6/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 41 1130



In der WA Perleberg umgeschaut

Die Werkabteilung (WA) Perleberg des Raw Wittenberge dürfte für den Freund der Schmalspurbahnen ein Begriff sein. Alle Reisezug-, Gepäck- und Dienstgüterwagen der 750-, 900- und 1000-mm-Spur sind hier beheimatet. Seit 1977 erhalten in Perleberg die Reisezug- und Gepäckwagen eine Verjüngungskur; sie werden grundlegend modernisiert.
Die WA Perleberg entstand im Jahre 1911 als Hauptwerkstatt der ehemaligen Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen für schmal- und regelspurige Fahrzeuge. 1949 von der DR übernommen, wurden hier sämtliche Schmalspurwagen aus den Bereichen der Rbd Magdeburg und Schwerin unterhalten. Hinzu kamen u. a. Wagen des Barther und Rügenschen Netzes. Durch die Stillegung zahlreicher Strecken ist die WA Perleberg seit 1972 „Alleinunterhalter" für alle Schmalspurwagen der DR. Eine Ausnahme bilden die Rollfahrzeuge.

1



2



3



4



1 Ein umgebauter Reisezugwagen aus Putbus im Bereich der Werkabteilung an der Rampe zum Abladen. Die Schmalspurwagen werden innerhalb der WA ausschließlich per Hand bewegt.

2 Schiebebühne innerhalb der Werkabteilung. Im Hintergrund ein teilweise zerlegter Güterwagen der Selketalbahn.

3 Rechts die Rampe, in der Mitte ein regelspuriger Transportwagen und ein bereits umgebauter Reisezugwagen der Harzbahnen.

4 Die erste druckluftgebremste Reisezugwageneinheit der Harzquerbahn in Wernigerode Westerntor. Am Schluß der ehemalige „Spreewaldsachse" 900-242. Er wurde in den 50er Jahren im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt auf Meterspur umgebaut, in Straupitz stationiert und nach Stillegung der Spreewaldbahn viele Jahre in Eisfelder Talmühle abgestellt.

5 und 6 Nicht nur Wagen der Länderbauart und der Harzbahnen werden hier umgebaut. Beim Wagen 974-481 handelt es sich um ein altes Fahrzeug der Rügenschen Kleinbahnen.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam (1 bis 3); W. Menzel, Wittenberge (4); L. Nickel, Berlin (5 und 6)

5



6



modell eisenbahner

inhalt

6/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Sommerzeit – Urlaubszeit! Diejenigen Urlauber und Touristen, die sich 1985 für die Insel Rügen entschieden haben, sollten sich den „Rasenden Roland" nicht entgehen lassen. Denn die romantische Schmalspurbahn zwischen Putbus und Binz begeht am 21. Juli ihren 90. Geburtstag. Heute verkehren auf dieser Strecke planmäßige Züge mit modernisierten Reisezugwagen, über die wir in diesem Heft ausführlich berichten.
Übrigens, dieses Foto von der 99 4633 in Sellin schoß Bernd Lotzow, Grimmen, im Sommer 1984.

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 5. 1985
Geplante Auslieferung: 18. 6. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Eine lohnende Aufgabe

Unlängst hatte ich die Möglichkeit, eine neue Vertragswerkstatt für die Reparatur von elektrisch betriebenen Spielwaren und Modelleisenbahnen zu eröffnen. Wenn ich mir als Handwerker, ehemaliger Eisenbahner und langjähriger Modelleisenbahner zur Aufgabe gemacht habe,



nicht nur guten Kundendienst zu leisten, sondern auch eine Tradition fortzusetzen, so habe ich auf meinem Firmenschild als Symbol eine Schmalspurlokomotive gewählt. Sie verkehrte nur wenige Meter von hier, auf der ehemaligen Schmalspurbahnstrecke Wilkau-Haßlau – Carlsfeld. Als die Teilstrecke Schönheide Süd – Rothenkirchen noch in Betrieb war, entstanden mehrere Schmalfilme, die schon viel Beachtung fanden. Bei fachgerechter Ausführung aller Reparaturen hoffe ich auch auf die Unterstützung durch die Industrie, damit es auf den Modellbahngleisen immer rollen kann.
Text u. Foto: M. Hahn, Schönheide

Leser schreiben ...

Ergänzungen

Die im „me" 2/85 auf Seite 18 beschriebenen Brooklyn Bridge und die Niagara Suspension Bridge entstanden unter Leitung des Baumeisters Roebling. Die Brooklyn Bridge war zwar keine zweigeschossige Hängebrücke, aber die bekanntere und eine herausragende Meisterleistung des vorigen Jahrhunderts. Die Niagara Suspension Bridge ist dagegen ein schon beinahe vergessenes Werk des Deutsch-Amerikaners Roebling.
R. Weule, Berlin

Schild hat doch einen Sinn!

Im „me" 2/85 veröffentlichten Sie auf Seite 2 ein Schild unter der Überschrift „Richtungsweisend". Dazu folgenden Hinweis: Die beiden Pfeile haben durchaus einen Sinn. Sie verdeutlichen, daß die Werklok auf allen Gleisen des Bahnhofs verkehren darf, um die für die Anschlußbahn bereitstehenden Güterwagen zu übernehmen oder Waggons von der Anschlußbahn im Bahnhof abzustellen. Diese Regelung vereinfacht die Übergabe bzw. Übernahme der Wagen beträchtlich und trägt außerdem zur Beschleunigung des Wagenumlaufs bei.
Selbstverständlich dürfen Werkloks DR-Gleise nur nach Zustimmung durch den zuständigen Fahrdienstleiter befahren.
M. Form, Berlin

Besuch des Museumsbahnhofs Oberrittersgrün

Angeregt durch die Bekanntgabe der Öffnungszeiten im „me" 5/84, S. 27, nutzte ich den letzten Urlaub im Erzgebirge, um den Museumsbahnhof Oberrittersgrün zu besichtigen.
Nach Einstellung des Verkehrs auf der 9,4 km langen Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberrittersgrün im Jahre 1971 hatten Mitglieder des DMV und des Kulturbundes in mehr als fünfjähriger Arbeit den ehemaligen Lokschuppen von Oberrittersgrün als Museum umgebaut. Jetzt erhält der Besucher anhand von Schautafeln und Ausstellungsstücken Einblick in die Eisenbahngeschichte Sachsens. Tonbandaufnahmen von der letzten Fahrt der Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberrittersgrün erinnern an die Zeit vor rund 15 Jahren.
Im Lokschuppen kann man die ehemalige DR-Lok 99 579 sowie einige Schmalspurwagen (mit passendem Beiwerk – alte Schirme, Gepäckstücke usw. – versehen) und zwei Draisinen bestaunen.
Die meisten der insgesamt 24 ausgestellten Schmalspurwagen stehen auf den Gleisen des ehemaligen Bahnhofs Oberrittersgrün. Schmuckstück der Schau ist zweifellos ein alter Bahnpostwagen, der von den Freunden der AG 3/54 wieder auf Hochglanz gebracht wurde. Aber auch die anderen Personen- und Güterwagen (übrigens wurde auf der Strecke Grünstädtel – Oberrittersgrün der Güterverkehr ausschließlich mit Schmalspurwagen realisiert) fesseln sowohl Laien als auch Kenner der Eisenbahn. Für die im Lokschuppen aufgebaute H0-Anlage gibt es stets großes Interesse. Gefragt ist natürlich auch der umfangreiche Souvenirverkauf. Bei einem Aufenthalt im Westerzgebirge ist ein Besuch der landschaftlich reizvoll gelegenen Gemeinde Rittersgrün mit dem Schmalspurbahnmuseum auf jeden Fall empfehlenswert.
M. Köhler, Dresden

Mit dem Fotoapparat im Handgepäck

Ein unentbehrliches Handwerkzeug, um viele Eindrücke einer Exkursion festhalten zu können, ist der Fotoapparat. Das wissen auch die Mitglieder der AG 2/34 Cottbus und waren sehr erfreut, als sie für ihre Exkursion zur Harzquerbahn und der Besichtigung des Bahnbetriebswerkes Wernigerode Westerntor eine Fotogenehmigung erhielten. Ziel dieser Exkursion war es, so viel Informationen und Fotomaterial wie möglich für den geplanten Nachbau einer Schmalspurbahn auf der Modellbahnanlage zu erhalten. Leitende Mitarbeiter des Bw berichteten viel Wissenswertes über die Erhaltung der Lokomotiven und die Perspektive des Schmalspurbetriebes im Harz. Dafür nochmals ein herzliches Dankeschön.
W. Juckel, Cottbus

Lokomotivdenkmäler in der UdSSR

Im „me" 8/84, S. 13, veröffentlichten Sie den interessanten Beitrag „Lokomotivdenkmäler in der UdSSR". Beim Lesen dieses Beitrages fiel mir auf, daß unter der Teilüberschrift „Güterzugdampfloks der BRЭ[ш], Bauart 0-5-0" eine Unkorrektheit aufgetreten ist. Diese BR wurde nicht in der Schweiz, sondern in Schweden gebaut. Es handelte sich um einen sowjetischen Auftrag an die schwedische Fa. Nydquist u. Holm (NOHAB) zum Bau von 1 000 Lokomotiven.
D. Friedel, Dessau

Leser antworten ...

Spergauer Werkbahn abgebaut

Die im „me" 2/85 auf S. 17 abgebildete LOWA-Lok des Typs Ns2f wurde 1959 im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg gebaut und unter der Fabrik-Nr. 262062 ausgeliefert. Von den 60er Jahren bis 1982 war sie in Spergau mit fünf weiteren Ns2f-Loks in Betrieb. Im Jahre 1983 erfolgte der Abbau der dortigen 500-mm-spurigen Fertigkaolinbahn.
Die auf Abb. 5 vorgestellte Lok Typ RL 10 wurde vom Montania-Werk in Nordhausen und nicht bei Hanomag hergestellt.
S. Kästner, Leipzig

Herzliche Glückwünsche

Am 27. Juni 1985 wird unser Beiratsmitglied Walter Georgii, 70 Jahre alt. Dem Beirat gehört er seit 1961 an und widmet sich besonders elektrotechnischen Schaltungsfragen der Modellbahn.
Am 24. Juni 1985 erreicht unser Beiratsmitglied Karlheinz Brust das 60. Lebensjahr. Er ist einer der Mitbegründer unserer Zeitschrift und arbeitet seit 1962 im Beirat.
Beiden Jubilaren übermitteln Redaktion und Beirat herzliche Glückwünsche – für die Zukunft vor allem Gesundheit und weitere Erfolge bei der gemeinsamen Arbeit.
Redaktion „modelleisenbahner"

Betrieb ungewöhnlich – Schriftbild einmalig!



Aufgenommen im August 1984 in Radebeul und eingesandt von Olaf Herfen, Dresden

Interview mit dem Leiter der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge, Jürgen Baum

Wagenpark wird weiter verjüngt

„me": Auf den acht für den Reiseverkehr betriebenen Schmalspurbahnen der DR steht der Naherholungs- und sonstige Touristenverkehr im Vordergrund. Wieviel Reisezugwagen sind in Perleberg beheimatet und bedürfen regelmäßiger Revisionen? Wie hoch ist inzwischen der Anteil an modernisierten Wagen?

Jürgen Baum: Gegenwärtig gehören 261 Reisezug- und 66 Gepäckwagen zum Bestand. Davon sind 24 Traditionswagen. Hinzu kommen 98 Bahndienstgüterwagen, zu denen übrigens augenblicklich auch noch die für den Wagenladungsverkehr benötigten geschlossenen und offenen Wagen der Selketalbahn zählen, sowie 16 Bahndienstreisezugwagen. Die Revisionen an den relativ vielen Wagentypen sind oft kompliziert. Modernisiert wurden davon bis Ende Mai 1985 148 Reisezug- und 21 Gepäckwagen. Neben diesen Fahrzeugen, die natürlich auch weiterhin planmäßig zu unterhalten sind, folgen monatlich weitere Modernisierungswagen. Erwähnenswert ist dabei vor allem, daß wir im wesentlichen noch mit den Werkstattkapazitäten arbeiten, die bereits 1949 zum Zeitpunkt der Übernahme der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen durch die Deutsche Reichsbahn vorhanden waren. Damals gehörten zur WA Perleberg rund 100 Beschäftigte, heute sind wir 65 trotz höherer Anforderungen. Diese Entwicklung zeigt, daß auch vor unserem Werktor weder die Rationalisierung noch die Intensivierung Halt gemacht haben.

„me": Derzeit steht das Modernisierungsprogramm für den Reisezugwagenpark der meterspurigen Strecken des Harzes im Vordergrund. Wann wird dieses Vorhaben abgeschlossen sein, und was ist gerade hier bemerkenswert?

Jürgen Baum: Nach den jetzigen Vorstellungen wird die Modernisierung der Harzbahnwagen im Verlaufe des Jahres 1988 abgeschlossen sein. Dann werden wir uns auf die Erneuerung des restlichen Wagenparks aus dem sächsischen Raum konzentrieren. Ein Programm also, das noch bis in die 90er Jahre weiterlaufen wird.

Das Besondere am Wagenpark der Harzbahnen ist die Typenvielfalt. Fünf unterschiedliche Bauarten müssen allein 1985 modernisiert werden: Die traditionellen Harzbahnwagen der 20er und 30er Jahre, drei Wagen aus der Anfangszeit der Harzquerbahn, ehemalige sächsische Wagen und Wagen gleichen Typs, die einmal auf der Spreewaldbahn liefen, wobei hier ein weiterer Einzelgänger zu beachten ist. Die Arbeiten an diesen „Kleinserien" sind dadurch sehr aufwendig, sie erfordern gründliche Vorbereitungen. Wir sind bestrebt, möglichst Wagen gleicher Bauart hintereinander zu modernisieren. Das ist billiger und erleichtert die Beschaffung und Lagerung der meist im Raw Wittenberge vorgefertigten Teile. An dieser Stelle sei mir noch ein Hinweis gestattet: Im Sprachgebrauch und in Veröffentlichungen wird oft für die umgebauten Schmalspurwagen die Bezeichnung „Rekowagen" verwendet. Das ist nicht richtig. Die bei der DR in der Fahrzeugerhaltung verbindlichen Dokumente erfordern die Bezeichnung „Modernisierungswagen".



„me": Ein Blick in die Werkhalle zeigt, daß gerade acht unterschiedliche Wagentypen zu behandeln sind. Die Beschäftigten der WA Perleberg arbeiten mit hohem Engagement und bemühen sich stets, allen Anforderungen gerecht zu werden. Welche Tätigkeiten und Erfahrungen sind besonders hervorzuheben?

Jürgen Baum: Gerade darüber ließe sich ein Buch schreiben. An erster Stelle muß ich zunächst alle mit dem Wagenkastenaufbau beauftragten Kollegen nennen. Sie leisten einfach Hervorragendes, zumal die meisten Arbeiten manuell ausgeführt werden müssen. Da genügen nicht nur handwerkliche Fähigkeiten, da ist eine jahrelange Erfahrung einfach unumgänglich.

Große Probleme bereitet uns auch die Aufarbeitung der Bremsen. Wie sicherlich schon bekannt, wird der gesamte Wagenpark in den nächsten Jahren Schritt für Schritt auf das Druckluftbremssystem umgerüstet. Z. Z. sind wir im Rahmen der Modernisierung dabei, die Harzbahnwagen mit dieser Technik auszurüsten. Die Baugruppen sind an die unterschiedlichen Wagentypen anzupassen. Selbst bei einer Wagenbauart gibt es manchmal Unterschiede, da die Untergestelle bereits in den zurückliegenden 60 Jahren mehrmals verändert wurden. Die noch vorhandenen Saugluftbremsen an den Wagen der 750-mm-Spur müssen noch einige Zeit instand gehalten werden. Hohe Leistungen sind in den anderen Bereichen unserer Werkabteilung erforderlich. Ich denke dabei an die Tischler, die besonders bei der Aufarbeitung der Traditionswagen Ausgezeichnetes vollbringen.

„me": Apropos Traditionswagen. Hier haben Sie besondere Verdienste, denn auch diese Fahrzeuge werden in Perleberg betreut. Was wurde bisher auf diesem Gebiet erreicht und was ist demnächst vorgesehen?

Jürgen Baum: Obwohl unsere wichtigste Aufgabe darin besteht, den Wagenpark für den regulären Reiseverkehr moderner, ansehnlicher und bequemer zu gestalten, haben wir viel Verständnis für die Belange der Traditionspflege. Die 24 schmalspurigen Traditionswagen fahrbereit zu erhalten und möglichst im Laufe der Jahre in den Ursprungszustand zu versetzen, erfordert nicht nur einiges Geschick, sondern auch sehr viel Zeit.

Bisher haben wir uns besonders auf die Erhaltung des historischen Wagenparks der Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg konzentriert. Einige Fahrzeuge laufen hier wieder im Ursprungszustand – die Wagenkästen haben wir praktisch völlig neu aufgebaut. Neben den Traditionswagen in Putbus und Wernigerode sowie den Salonwagen in Freital-Hainsberg und Cranzahl – letzterer hat übrigens als erster Wagen der 750-mm-Spur ein Stahldach erhalten – konzentrieren wir uns bis Mitte nächsten Jahres auf die Erhaltung der Doberaner Traditionswagen. Zum 100. Jubiläum des Mollys bringen wir sämtliche Fahrzeuge in einen ansehnlichen Zustand. Hinzu kommt hier ebenfalls ein Salonwagen. Große Unterstützung erhalten wir von den Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR in Radebeul und Freital-Hainsberg. Diese Freunde beteiligen sich an der Erhaltung und Wiederherstellung der Wagen. Gleiches trifft auch für die Interessengemeinschaft Eisenbahngeschichte Kühlungsborn beim Kulturbund zu. Doch wünschenswert wäre es, die Zusammenarbeit mit Verantwortlichen für Traditionspflege des FDGB in Wernigerode und mit der DMV-AG in Putbus zu verbessern.

Abschließend noch eine Bemerkung: Wir wissen, daß das Interesse an unserer Tätigkeit bei den Eisenbahnfreunden groß ist. Das ist gut so, zeigt es doch, daß unsere Arbeit anerkannt wird. Es erreichen uns aber immer wieder Briefe mit vielen Anfragen aus nah und fern. Sie zu beantworten, ist oft nicht möglich, weil meist nur die örtlichen Dienststellen über die gewünschten Angaben verfügen, und vor allem fehlt uns dazu die Zeit. Dafür sollte bitte jeder Verständnis haben.

Das Gespräch führte
Wolf-Dietger Machel

Dipl.-Ing- Walter Menzel,
Wittenberge

Zur Modernisierung der Schmalspur-Reisezugwagen der DR

Es wird kaum einem Eisenbahnfreund entgangen sein: Seit 1977 gibt es auf unseren Schmalspurbahnen Modernisierungswagen.

Grundsätzliches zur Konstruktion der Schmalspur-Reisezugwagen ist in ⟨1⟩ dargelegt. Der überwiegende Teil der 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommenen Fahrzeuge hat folgenden Aufbau: Untergestell, Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtung aus Stahl, Gerippe des Wagenkastens aus Eichenholz, darauf die Außenbekleidung mit schmalen Brettern oder Stahlblech, die Innenausstattung überwiegend aus Holz, das Dach besteht aus Brettern mit Dachpappe benagelt und geteert. Nur bei wenigen Wagen ist auch das Kastengerippe aus Stahl. Markant sind die 2.-Kl.-, 3.-Kl.- und Gepäck-Wagen aus dem sächsischen Raum. ⟨2⟩ Ihre Dächer bestehen aus Holz. Fünf in den 30er Jahren für die Strecke Bad Doberan–Kühlungsborn beschaffte Wagen entstanden in Ganzstahlbauweise mit selbsttragenden Wagenkästen.

Die laufende Unterhaltung des schmalspurigen Reisezugwagenparks der DR stieß infolge der Überalterung zu Beginn der 70er Jahre zunehmend auf Probleme.

Hinzu kam der im Jahre 1973 gefaßte Beschluß zur Erhaltung ausgewählter Schmalspurbahnen, deren Stillegung ursprünglich vorgesehen war.

Holz durch Stahl ersetzt

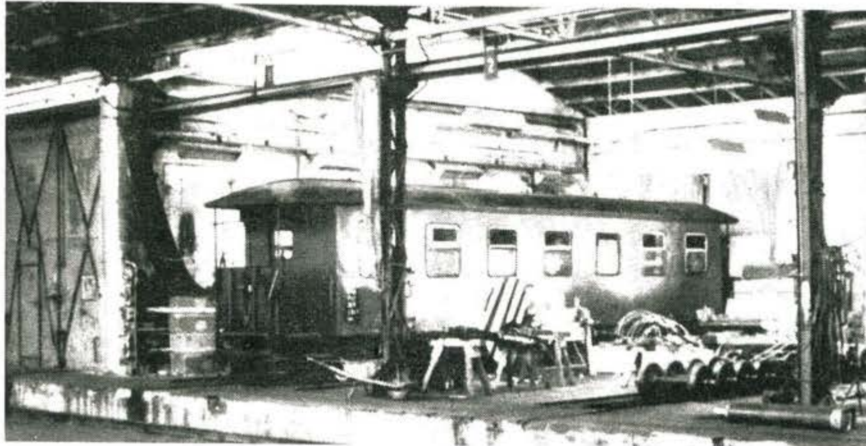
Ein langfristig zu organisierendes Modernisierungsprogramm für die Reisezug- und Gepäckwagen war nunmehr unumgänglich, ging es doch vor allem um die Standardisierung von Bauteilen – besonders der Fenster und Gerippe – und nicht zuletzt um eine ökonomisch günstigere Arbeit in der Werkabteilung Perleberg.

Nach umfangreichen Überlegungen entstand der Vorschlag, die hölzernen Seitenwandgerippe durch solche aus Stahl zu ersetzen. Zum Beginn der vorbereitenden Arbeiten im Jahre 1974 stand fest, daß mit den Seitenwänden auch die Fenster, die Innenverkleidung und die Sitzbänke erneuert werden mußten. Die Hauptabmessungen der Wagen ergaben sich aus den unterschiedlichen Untergestellen. Um keinen Verlust von Sitzplätzen zu erhalten, sollte die alte Raumaufteilung beibehalten werden. Außerdem stellte sich heraus, daß auch die Stirnwände, Toilettenwände und Fußböden erneuert werden mußten. Für einen Ersatz der Dächer gab es damals noch keine Lösung.

1



2



konnten. Für die Innenverkleidung wurde Sprelacart verwendet. Das Sitzgestühl besteht aus Rohrrahmen und Schaumpolstern, ähnlich den zwei- bzw. dreiachsigen Rekowagen der Regelspur. Die Eingangstüren von den Plattformen in das Wageninnere erneuerte man ebenfalls, und zwar in Aluminium-Leichtbauweise.

Schon bei der Abnahme des Musterwagens wurde entschieden, daß künftig die vorhandene Raumaufteilung nicht beibehalten wird, auch wenn dabei eine geringe Anzahl von Sitzplätzen verloren geht. Die dadurch mögliche wesentlich rationellere Technologie bei der Herstellung der neuen Seitenwände und das einheitliche Erscheinungsbild rechtfertigen dies.

Der erste so umgebaute Wagen war der KP 970-757 aus Putbus. Es handelt sich um einen ehemals sächsischen Wagen mit 12 680 mm langem Untergestell. Die Konstruktion des Seitenwandgerippes mit dem 800 mm breiten Klappfenster war vom Doppelstock-Standardwagen (DBm) abgeleitet, weil damit sowohl die 1 350 mm breiten Abteile der ehemals sächsischen 4.-Kl.-Wagen, als auch die 1 800 mm breiten Fahrzeuge der früheren 2. Klasse belassen werden

Dann lief die Serie

Der so begonnene Umbau ausgewählter Wagen der 750-mm-Spur lief dann dreieinhalb Jahre ohne Unterbrechung. Verfolgen wir einmal den Weg eines solchen Schmalspur-Reisezugwagens

durch die Werkabteilung Perleberg: Auf einem regelspurigen Transportwagen eingetroffen, wurde er entladen. Die Gleise im Werk haben größtenteils die Spurweiten 1 435, 1 000, 900 und

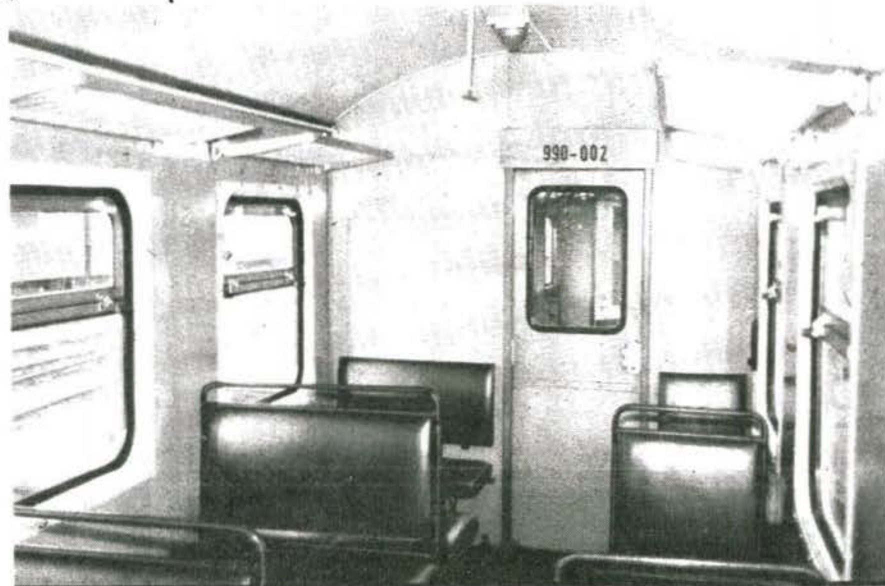
1 Das entkleidete Kastengerippe eines Holzwagens, noch mit Toilettenwänden, von innen gesehen.

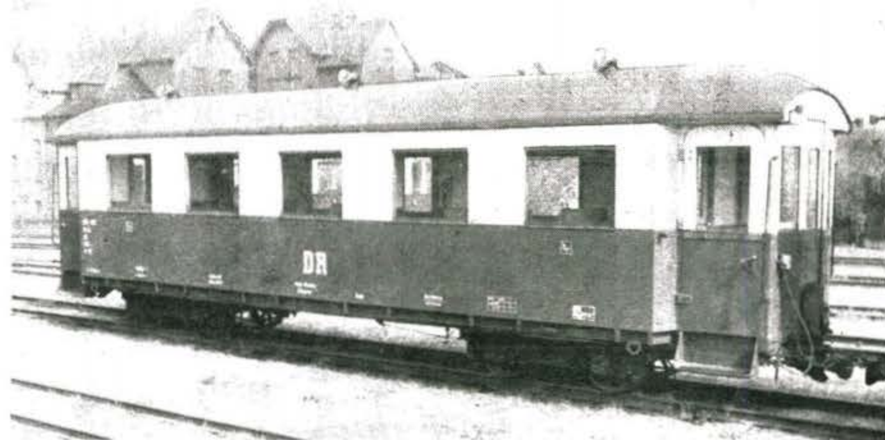
2 Fertiggestellter Modernisierungswagen der 750-mm-Spur in der Werkhalle

3 Inneneinrichtung eines Modernisierungswagens

4 Ein Ganzstahlwagen in Bad Doberan 1981.

3





4

750 mm, um alle ankommenden Wagen aufnehmen zu können. Zum Neuaufbau im Rahmen der R4 (Hauptuntersuchung) erfolgte zunächst der Abriß des Holz-Wagenkastens. Die äußere und innere Kastenbekleidung wurden entfernt, wiederverwendungsfähige Armaturen der Aufarbeitung zugeführt. Nach dem Ausbau der Innenausstattung, der Türen, Fenster und Trennwände blieb dann das Kastengerippe mit seinem Dach und Fußboden übrig. Die Instandhaltung der Untergestelle der Kastengerippe und der Drehgestelle erfolgt jeweils getrennt.

Abschnittweise mußten nun die neuen Stirn- und Seitenwände aufgebaut werden. Die Seitenwände wurden in 1500 mm breiten Segmenten im Raw Wittenberge vorgefertigt und am Wagen durch Elektroschweißung miteinander verbunden. Unten wurde die neue Seitenwand auf das Untergestell geschweißt. Der festigkeitsmäßige Anschluß des Dachs erfolgte über Schraubenverbindungen. Nach dem Richten der Seitenwandbleche war der Rohbau fertig und erhielt anschließend einen Korrosionsschutz-Anstrich.

Der Innenausbau begann mit dem Legen des Bretterfußbodens. Darüber liegen eine harte Faserplatte und der PVC-Fußbodenbelag. Anschließend konnten die Toilettenwände gesetzt und die Wandverkleidungen befestigt werden. Zwischen Innen- und Außenwand wurde ein Wärmedämmstoff eingebracht. Als nächstes mußte die Dampfheizung montiert werden. Von der durchgehenden Hauptdampfleitung unter dem Wagenboden zweigt die Niederdruck-Umlaufheizung (Nuhz) ins Wageninnere ab. Durch den Ersatz der bisher z. T. vorhandenen Hochdruck-Heizungen (Hhz) sinkt der Dampfverbrauch im Betrieb, allerdings sind Vorheizzeiten einzuhalten. Nach der Heizung wurden die Fenster, Türen, Sitze, Lüfter, Lampen und Abortausstattung eingebaut, dazu kam der Neuanstrich der Decke.

Unabhängig vom Innenausbau erhielten die Wagen einen neuen Außenanstrich und die Beschriftung. Zur Vervollständigung gehörten noch die Aufarbeitung bzw. der Ersatz der Trittstufen und Griffe, der Bühnenschranken und der z. T. vorhandenen Übergangseinrichtungen. Auch die Hauptluftleitung für die Bremse und die Luftbehälter mußten meist erneuert werden, während die alten Bremszylinder und Bremsgestänge in der Regel durch die laufende Instandhaltung noch verwendbar waren.

Parallel zum Wagenkasten wurden die Drehgestelle mit den Radsätzen, die Federung und das Bremsgestänge aufgearbeitet. Umbauten hieran gab es zunächst nicht, auch wenn die Arbeit teilweise infolge der alten Bauteile mühsam war. Das Aufsetzen auf die Drehgestelle bildete meist den Abschluß der Instandhaltung. Nach den Abnahmeprüfungen konnte der Wagen in seiner neuen Gestalt verladen und in die Heimatdienststelle zurückgeführt werden.

Programm wurde erweitert

Mit dem Umbau des ersten Wagens aus Bad Doberan wurde der Umfang der Arbeiten erweitert: Die nicht mehr den Anforderungen an Betrieb und Instandhaltung entsprechenden Knorr-Zweikammerbremsen (Kzp) sind durch die Einkammerbremsen mit Einfachsteuerventilen (K-P) ersetzt worden. Gleichzeitig erfolgten wesentliche Detailverbesserungen am Bremsgestänge des Drehgestells sowie an der Zug- und Stoßvorrichtung. Zum Umbau kamen bei dieser ersten Serie ausschließlich Wagen mit Flach- und Tonnendach. Der Ersatz durch ein Stahl-Tonnendach wurde für die alten Dächer mit Oberlichtaufbau vorgesehen, da ihr Zustand nicht mehr der zu erwartenden Nutzungsdauer des neuen Wagenkastens entsprach. Den gleichen Umbau sollten auch die Ganzstahlwagen erhalten, denn sie waren Einzelgänger.

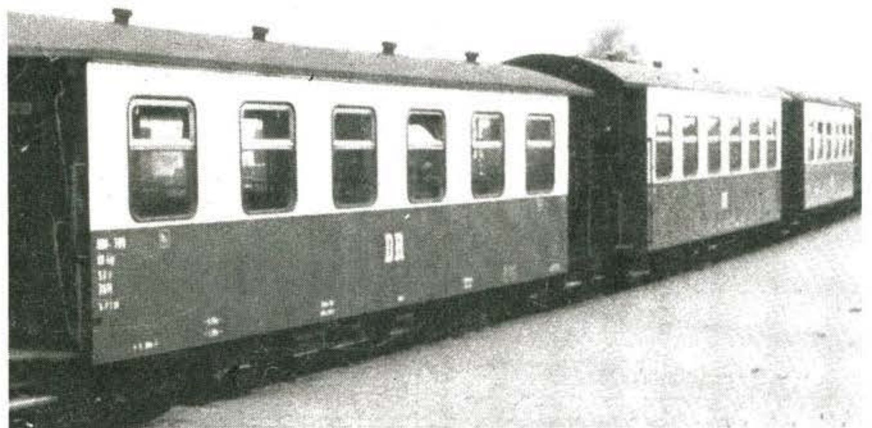
Der Beginn des Umbaus mußte aus verschiedenen Gründen aber noch verschoben werden. Der Schritt zum Neubau-Dach konnte zunächst für Doberan getan werden, weil dort im wesentli-

chen Wagenkastenlänge und -breite einheitlich sind.
Im Frühjahr 1981 konnte der erste Gepäckwagen mit neuen Kastenwänden fertiggestellt werden. (5) Neben der neuen Innenausstattung des Zugführerabteils sind folgende Verbesserungen eingeführt worden:
1. Schließen der Plattform am Nichthandbremsende, dadurch Gewinnung von Raum für die Anordnung der Batteriekästen auf dem Wagenfußboden mit Zugänglichkeit von der Wagenaußenwand. Bisher waren sie unter dem Wagenboden und nur vom Inneren zugänglich. Wartungsarbeiten mußten in gebückter Haltung erfolgen, Batteriewechsel war nur per Hand möglich. Jetzt können die Batterien in bequemer Arbeitshaltung gewartet und mit Hebezeugen gewechselt werden.
2. Ersatz der schweren Laderaum-Schiebetüren durch Falttüren aus Aluminium. Sie sind dichter und ermöglichen vor allem eine leichtere Handhabung.
Durch die nun geschaffenen technischen Lösungen für die weitere Erhaltung der Schmalspur-Reisezugwagen und die inzwischen vorhandene Stückzahl modernisierter Fahrzeuge konnte auf die ursprünglich vorgesehene Zuführung von Neubauwagen (4) für die Bahnen in Wernigerode/Gernrode, Cranzahl, Freital-Hainsberg und Radebeul Ost verzichtet werden. Dafür wurde das Modernisierungsprogramm wesentlich erweitert.

Stahldach und Druckluftbremse für alle Wagen

Die Saugluftbremsen den Bauarten Körting und Hardy sind zwar im Bahnbetrieb einfach zu bedienen, haben aber auch Nachteile. Vor allem die Instandhaltung der alten Armaturen ist auf die Dauer nicht mehr möglich. Die Wagen der Schmalspurbahnen im Erzgebirge und im Harz werden deshalb auf die mehrlösige KE-Bremse umgestellt. Die einzuführende doppelseitige Abbremsung der Radsätze erhöht die Bremsleistung und vermindert den Verschleiß der Achshaltergleitbacken. Außerdem wurde der durchgängige Ersatz der Holzdächer konstruktiv und technologisch untersucht.
Nach umfangreichen Untersuchungen hat es sich als möglich erwiesen, alle Wagen der Spurweiten 1 000 mm und 750 mm auf die einheitliche Breite von 2 480 mm zu bringen. So brauchen die neuen Dächer nur in der Länge unterschiedlich zu sein.
Zur Ausarbeitung der Konstruktionen und der technologischen Vorbereitung war jedoch Zeit nötig. So liefen die Umbauten z. T. in der bisherigen Weise weiter, vermischt mit Gepäckwagen verschiedener Bahnen und den ersten Doberaner Wagen, die ein neues Dach erhielten. Einer von ihnen war der KBi 990-002. Er war der 100. modernisierte Sitzwagen.
Die jetzt veränderte Außenbeschriftung der Wagen wurde auf der Grundlage der Personenwagenvorschrift (PWV) ausgearbeitet, um ein einheitliches Bild der Wagenparks zu erhalten.
Nach dem Abschluß des Wagenkasten-, Brems- und Kupplungsumbaus für Bad Doberan – natürlich bleiben Traditionswagen in der Ursprungsform – begann der Umbau der Harzquerbahn-Wagen. Ende 1983 wurde der erste meterspurige Reisezugwagen fertiggestellt. (6)
Die Wagen mit Hardy-Bremsen erhalten zuerst die KE-Bremsen, weil für die ersteren praktisch keine Ersatzteile mehr vorhanden sind. Die in den 50er Jahren aus dem sächsischen Netz in den Harz umgesetzten Wagen haben Körting-Bremsen. Sie werden deshalb als letzte umgebaut. Zuvor sind auch die Gepäckwagen mit Druckluftbremse herzurichten, um die Züge zu komplettieren.

5



5 Umbauwagen in Bad Doberan. Der rechts im Bild zu sehende Wagen erhielt bereits ein neues Dach, 1983.
Fotos: Verfasser (3, 4 und 5); A. Schmidt, Wittenberge (1); W.-D. Machel, Potsdam (2)

Und wie geht's künftig weiter?

Wenn das Umbauprogramm für die Harzbahnen abgeschlossen ist, muß die Umstellung der sächsischen Wagen auf die KE-Bremse beginnen. Gleichzeitig wird die Modernisierung der Reisezugwagen der sächsischen Bahnen konzentriert fortgeführt.
Durch die Einführung des Stahldachs mit der Wagenbreite von 2 480 mm wird sich ein erheblicher Gewinn von Sitzplätzen ergeben. In den früheren 2.- und 3.-Klasse-Wagen besteht nur die Platzanordnung 2 + 1, nun wird die Anordnung 2 + 2 möglich.
Dringend nötig sind in absehbarer Zeit die Konstruktion, Erprobung und der Bau von neuen Radsätzen – mit Wälzlagern – für alle Spurweiten. Die jetzt im Einsatz befindlichen sind sehr alt, ihre Instandhaltung mit hohem Aufwand verbunden.
Aufgrund ihres Alters und Verschleißzustandes müssen bald auch die Mittelpufferkupplungen ganz oder teilweise erneuert werden. An grundsätzliche Konstruktionsänderungen ist dabei nicht gedacht.
Weiterhin sind in der Zukunft die Energieversorgungen der Schmalspurwagen überarbeitungsbedürftig. Das betrifft sowohl die 85-V-Turbobeleuchtung (Generator auf der Lok) in Bad Doberan und im sächsischen Raum, als auch die 24-V-„Pärchenwagen-Beleuchtung" in Putbus und Wernigerode bzw. Gernrode. Als Ersatz käme z. B. die Ausrüstung eines Teils der Wagen mit kleinem Drehstromgenerator und elektronischem Regler in Frage – die übrigen wären über Kupplungen von den Generatorwagen aus zu versorgen.

Quellenangaben
(1) Kieper, K.; Preuß, E.; Rehbein, E.: Schmalspurbahn-Archiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980
(2) Uhlemann, K.-H.: Die sächsischen Schmalspurwagen der Einheitsbauart; Der Modelleisenbahner, Berlin 30 (1981) 11, S. 331 f.
(3) Arndt, K.; Juhl, G.: Modernisierung der Schmalspur-Reisezugwagen im Raw Wittenberge; Schienenfahrzeuge, Berlin, 23 (1979) 2, S. 97 f.
(4) –: Neue Reisezugwagen für die Schmalspurbahnen der DR; Der Modelleisenbahner, Berlin, 30 (1981) 1, S. 4
(5) „Wissen Sie schon?" (Notiz mit Foto des Umbau-Gepäckwagens 974-381 in Radeburg); Der Modelleisenbahner, Berlin, 30 (1981) 10, S. 309
(6) –: Harzbahn erhält rekonstruierte Wagen; „modelleisenbahner", Berlin, 23, (1984) 8, S. 18

Lokeinsätze

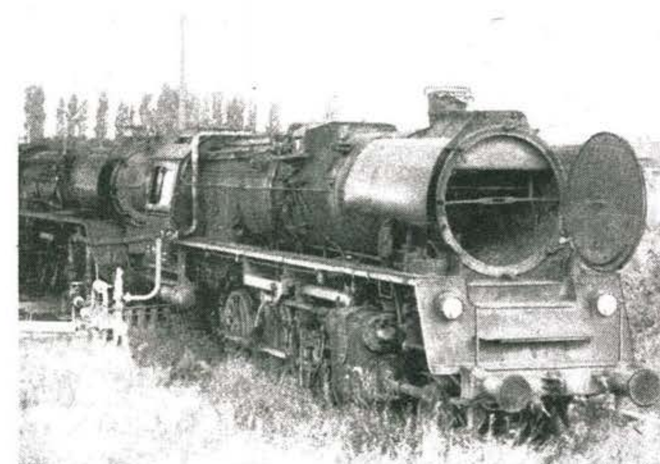
Raw „Helmut Scholz" Meiningen
Im letzten Halbjahr wurden folgende Lokausgänge aus dem Raw beobachtet:
Februar 1985: 41 1182, 50 3545, 50 3662, 50 3682, 50 3683, 50 3700, 52 8016.
März 1985: 44 1412 (Bw Cottbus), 50 3519, 50 3552, 50 3555, 50 3561, 50 3564, 50 3618, 50 3652, 52 8002, 52 8037, 52 8141.
Von den drei dort befindlichen Maschinen der Baureihe 86 verließen die 86 1001 (Bw Aue) und 86 1056 (Bw Dresden) das Raw Meiningen. Die Arbeiten an der 86 1744, die zum VEB Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwikkau gehört, wurden vorläufig eingestellt, da umfangreiche Kesselschäden zu verzeichnen sind. Seit Mitte März befindet sich auch die Werklok 5 des BKK Geiseltal (44 2851) im Raw. Die beiden PmH Nr. 4 (ex 44 0858) und Nr. 6 (ex 44 0635) wurden, wie der Dampfspender 58 1890 des Bw Leipzig-Wahren, aufgearbeitet.
April 1985:
41 1025, 41 1185, 44 1601, 44 2225, 50 3539, 52 8078, 52 8079, 52 8101, 52 8130, 52 8132, 52 8168, 52 8178, 52 8187.
Im Raw befindet sich des weiteren die 75 515, deren Wiederaufarbeitung noch nicht begonnen wurde.
Sch. (Mitte April)

Bw Aue
Lokbestand: 50 3519, 50 3600, 50 3616, 50 3688 (k), 86 1001, 86 1501 (R).
Die 86 1001 ist auf der KBS 453 eingesetzt. Bis auf weiteres verkehren die im Heft 5/1985 gemeldeten zwei Maschinen der Baureihe 50.35 nicht mehr.
Re. (Ende April)

Bw Angermünde
Lokbestand: 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8141, 50 3635, 50 3693 (Hzl).
Die Loks fahren im Fünf-Tageplan. Die Maschine 50 0048 ist immer noch am Stellwerk Ast in Angermünde abgestellt. Seit 2. Juni 1985 wird Berlin nicht mehr planmäßig mit Dampf angefahren.

Bw Frankfurt (O.)
52 8017 (k), 52 8026 (E), 52 8029 (k), 52 8050 (R), 52 8117 (k), 52 8082 (Hzl Est Wriezen), 52 8152 (k), 52 2195 (Hzl), 52 2723 (bereits teilweise zerlegt), 52 4924 als Hzl an VEG Werneuchen.
Die Lok 52 8177 (s. Heft 4/85) gehört nicht zum o. g. Bw, sondern zum Bw Berlin-Schöneweide. In den Wintermonaten wurden einige Berliner Weichenheizloks im Bw Frankfurt (Oder) ausgewaschen.
Ru./Röd. (Ende April)

Est Guben
Lokbestand: 52 8008 (E), 52 8038 (E), 52 8093 (R), 52 8110 (k, ex. Bw Kamenz), 52 8121 (E), 44 1304 (Hzl) und 44 1251 (k).
Ru. (Ende April)


Aus und vorbei? – Heizloks auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes Rostock (1983) Foto: W. Dahle, Rostock

Bw Jüterbog
52 8048 (Hzl), 52 8049 (k), 50 3558, 50 3666 (Hzl).
Ru. (Ende April)

Bw Rostock
Am 29. März fuhr die 50 3534 die letzte Planleistung, seitdem ist der Dampflokeinsatz beendet. Die Maschinen 50 3534, 50 3538 und 50 3569 wurden abgestellt. Die 44 1280 ging gemeinsam mit den Dampfspendern 01 502 und 01 523 des Ölhafens Rostock Ende März nach Meyenburg. Lok 44 2661 befindet sich seit 15. November 1984 in Bautzen.
Lin. (Ende April)

Bw Wismar
Lokbestand: 44 725 (Hzl), 44 1056 (Raw), 44 1765 (Hzl), 50 3599 (verm.), 50 3665 (Raw), 50 3691 (E)
Die beiden „Raw-Loks" sind aufgrund abgelaufener Kesselfristen für Raw vorgesehen. Seit 4. April ist o. g. 50 3599 an eine Ziegelei bis vsl. Ende Juni vermietet.
Lin. (Ende April)

Bw Güstrow
Lokbestand: 44 1152 (k), 50 3517 (Hzl in Wittstock), 50 3525, 50 3571, 50 3652, 50 3668, 50 3675.
Jeweils zwei Maschinen befinden sich im Einsatz (KBS 905). 50 0063 ist vermutlich zur Verschrottung abgefahren worden.
Lin. (Ende April)

Bw Altenburg
Lokbestand: 52 1538 (Hzl in Zeitz), 52 6404, 52 8033, 52 8054, 52 8114 (E), 52 8166 (E), 52 8175 und 44 2722 (Dsp). Die 52 6404 (Achsfolge 1'D) war als Hzl im Bahnhof Altenburg eingesetzt.
Umläufe:
KBS 509: Alg ab 7.15 Uhr (N 63645), BL an 9.14 Uhr, BL ab 10.48 Uhr (N 63646), Aufenthalt Eh. 11.00–11.25 Uhr, No. 11.45–12.35 Uhr, Alg an 12.45 Uhr.
KBS 505: nur bei Bedarf, Alg ab 13.57 Uhr (Üb 72652), TL an 14.20 Uhr, TL ab 15.26 Uhr (Üb 72653), Alg an 15.40 Uhr.
KBS 530: Zt ab 10.45 Uhr (N 60655), G an 12.57 Uhr.
KBS 550: P 9071, P 9072 nur Sa.
In Zeitz bzw. Altenburg sind nur jeweils eine Lok eingesetzt; die Zeitzer übernimmt ggf. Leistungen nach Deuben und Profen.
Legende: E – Einsatz, Hzl – Heizlok, Dsp – Dampfspender, Alg – Altenburg, BL – Beiern-Langenleuba, Eh – Ehrenhain, G – Gera, No – Nobitz, TL – Treben-Lehma, Zt – Zeitz.
Hn. / Di (Anfang März)

Zerlegungen Baureihe 50.0
Januar: 50 0029, 50 0043, 50 0062 Stahlwerk Brandenburg, 50 0040 Karl-Marx-Stadt, 50 0033, 50 0021, 50 0044 Raw Meiningen, 50 0068 Halberstadt
Februar: 50 0032 Bw Pasewalk, 50 0035 Prenzlau, 50 0036 Bw Eberswalde, 50 0058 Bw Guben, 50 0031 Bw Elsterwerda, 50 0012 Est Zwickau
Ferner wurden 50 0003 und 50 0037 (ex Bw Görlitz) zerlegt. Die 44 0104 (ex. Trad.-Lok des Bw Saalfeld) wurde ebenfalls zerlegt und zwar im Raw „Einheit" Leipzig. Die im Bahnhof Meyenburg abgestellten ehemaligen Hzl 01 0527 und 01 0509 wurden zerlegt (Dezember 1984 in Meiningen) bzw. aufgearbeitet und ins Ausland verkauft (01 0509).
Ru. (Ende April)

Bw Wustermark
Lokbestand: 44 1601 (Hzl Seddin), 44 2989 (Hzl), 52 1662 (Hzl Seddin), 52 2751, 52 8021, 52 8042, 52 8066, 52 8068 (E), 52 8075 (E), 52 8086 (Raw), 52 8089, 52 8106; 52 8006, 52 8013, 52 8023 (alle ex Schöneweide).
Di (Ende Mai)

Traditionsbahn Radebeul
Am 23. und 30. Juni 1985 kommt ausnahmsweise die 99 568 anstelle der 99 539 zum Einsatz.
Bu. (Ende Mai)

Vorschau

Im Heft 7/85 bringen wir u. a.:

Graf Arnimsche Kleinbahn vor 40 Jahren in Volkes Hand;
50 Jahre E 18;
Güterwagenserie;
Schiebebühnen für die Nenngröße TT;
Wie entsteht ein Gleisplan?
Gemeinschaftsanlage Rabenau.

Dipl.-Ing. Ök. Uwe Erler, Dresden

Die Eisenbahntechnische Tagung 1924

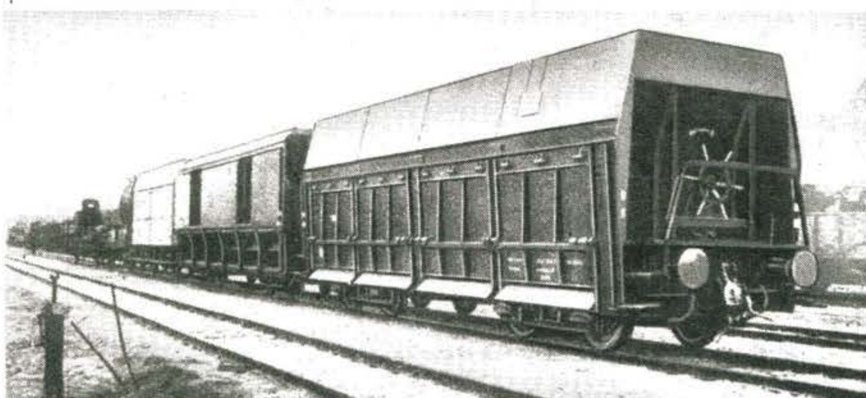
2. Teil

Großraumgüterwagen im Massengutverkehr

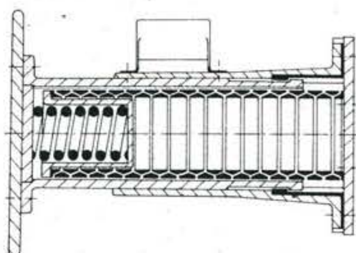
Der gewinnträchtigste Zweig im Eisenbahnverkehr war bereits zu jener Zeit der Massengutverkehr. Er sollte zur Steigerung des Gesamtgewinns weiter rationalisiert werden. Die Beförderungsselbstkosten der Transporte sollten bei einem Minimum an Personal und Stillstandszeiten sowie mit Fahrzeugen geringer Eigen- und hoher Nutzmasse ökonomischer gestaltet werden. Der in einigen Waggonbaufirmen entstandene Selbstentlade-Großraumgüterwagen bot sich dafür an. Den Erörterungen standen wiederum Erkenntnisse US-amerikanischer Bahnverwaltungen voran. Danach erläuterte der am Berliner Eisenbahnzentralamt tätige Ingenieur Laubenheimer neue Bauformen von vierachsigen Selbstentladewagen (Abb. 1) verschiedener deutscher Hersteller sowie Möglichkeiten und Grenzen ihres Einsatzes. In der Diskussion brachten Kunden, insbesondere Empfänger und darunter auch der Hamburger Hafen als Großumschlagplatz, ihre Ablehnung gegenüber der neuen Technik zum Ausdruck. Ihnen fehlten die Entladeanlagen sowie die Aufnahmefähigkeit für jene schlagartig anfallenden großen Gutmengen. Etliche Empfänger weigerten sich bereits, Wagenladungen mit mehr als 15 t anzunehmen. Auch Vertreter anderer Bahnverwaltungen, wie z. B. ein Belgier, meldeten Bedenken an. Andererseits vermochten Großunternehmen, die sich zu den Investitionen für Entladeanlagen und die entsprechenden Lagerkapazitäten entschließen konnten, die laufenden Kosten insbesondere für Wagenentladungen auf einen Bruchteil zu senken.

Dem freizügigen Einsatz solcher Fahrzeuge waren also enge Grenzen gesetzt. Darum wissend, orientierte die Deutsche Reichsbahn auf den Pendel von Ganzzügen auf festen Relationen zwischen Großerzeugern und -verbrauchern. Dort war der Bedarf bei der Hauptgutart Kohle oft gegeben. Ganzzüge aus Selbstentladewagen würden mit kürzesten Umlaufzeiten effektiv verkehren und zudem das Streckennetz entlasten. Zur Zeit höchster Kohlenförderung im Jahre 1913 waren für das Ruhrgebiet täglich 32 000 Wagen (10 t Tragfähigkeit) zu stellen. Damit hatte man die Fahrzeug- und Streckenkapazität erschöpft. Infolge zurückgegangener Förderung verminderte sich die benötigte Wagenzahl. 1922 waren es nur 21 000 Waggons pro Tag. Wegen der Reparationsabgaben an Güterwagen und der zu 1914 fast verdoppelten Güterwagenumlaufzeit konnte die Reichsbahn selbst diesen Bedarf nur durch Zurückweisen anderer Wagenanforderungen realisieren. Die beschafften Selbstentladewagen hatten also neben ihrer Rationalisierungsfunktion noch einen Fahrzeugmangel auszugleichen. Das wiederum vergrößerte das Interesse der Reichsbahn an derartigen Waggons. Übrigens erhielten die Wagen für feste Ganzzugspendel Scharfenbergkupplungen. Deren Vorteile für Züge mit großen Bruttomassen wurden auf der Eisenbahntechnischen Tagung ebenfalls erörtert.

1



2



1 Großraum-Selbstentladewagen von 50 t Tragfähigkeit, Bauart Oldenburg der Deutschen Reichsbahn, diese im Ganzzugpendel eingesetzten Fahrzeuge trugen die automatische Willinson-Kupplung zwischen den Hülsenpuffern

2 Hülsenpuffer mit Ringfeder

3 Antrieb für die Zwischenbeschleunigung von Schlechtläufern am Ablaufberg des Bahnhofs Seddin, Exponat der J.-Vögele-AG

Die wirtschaftliche Bedeutung der Güterzug-Druckluftbremse

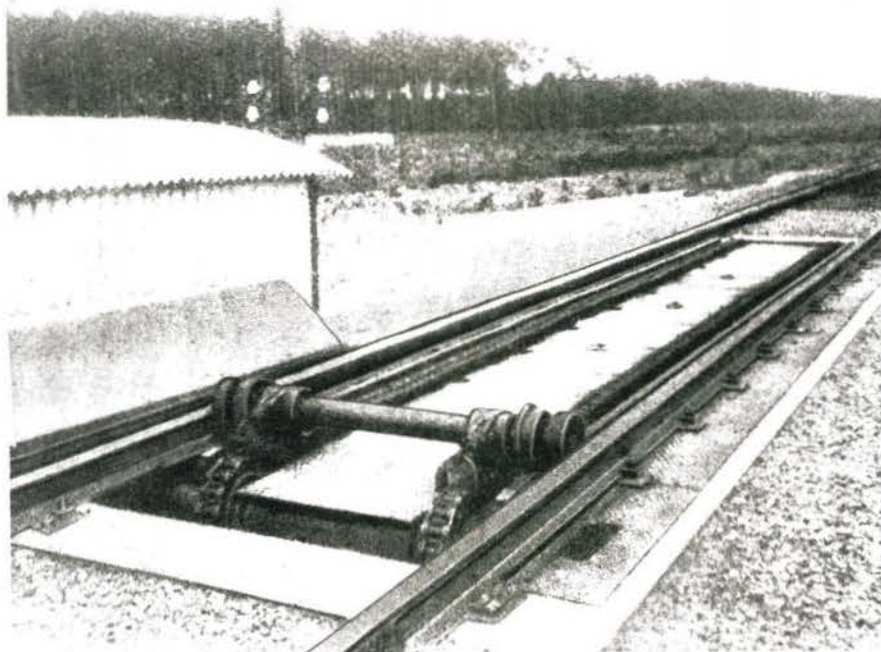
Die meisten Bahnverwaltungen führten bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts durchgehende Bremsen für Reisezüge ein, teils aus eigenem Bestreben, teils durch Auflagen der aufsichtsführenden Behörden zur Gewährleistung der Sicherheit bei höheren Geschwindigkeiten. Güterzüge wurden hingegen bei Ausbruch des ersten Weltkriegs nur bei US-amerikanischen Bahnverwaltungen und auf einem Teilnetz der russischen Eisenbahnen mit durchgehenden Bremsen gefahren. Bei allen übrigen Bahnverwaltungen erfolgte die Abbremsung noch von Hand. Die aus verschiedensten Gründen verursachten ungleichmäßigen Bremsungen führten häufig zu Störungen oder sogar zu schweren Unfällen.

Natürlich stand auch die Frage der Druckluftbremse für Güterzüge auf der Eisenbahntechnischen Tagung 1924 mit zur Debatte. Diese Problematik bedurfte wegen der für Güterwagen erforderlichen freizügigen Verkehrsmöglichkeit unbedingt eines internationalen Meinungsaustauschs. Dazu bestanden hier die besten Voraussetzungen.

Ein Referent von der Reichsbahn erläuterte eingangs die seit 1906 unternommenen Versuche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Entwicklung einer betriebssicheren Güterzug-Druckluftbremse, die sich mit allen in Europa gebräuchlichen Druckluftbremsen an Reisezugwagen koppeln lassen sollte. Zunächst genügte keine Bremse den Anforderungen. Die weltweit am häufigsten verwendete Westinghouse-Bremse in allen ihren Unterarten kam wegen einer zu niedrigen

Durchschlagszeit für europäische Güterzüge nicht in Frage. Das sehr späte Einsetzen der Bremswirkung am Zugschluß führte zu Schwingungen ganzer Zugteile durch Auflaufen und Zurückdrücken, was die gebräuchlichen Pufferfedern ohne Dämpfer noch verstärkten. Solche Schwingungen vermochten die schweren amerikanischen Mittelpufferkupplungen zu kompensieren, nicht aber die europäischen Schraubenkupplungen, sie rissen. Im weiteren stellte der Referent die neue Kunze-Knorr-Bremse mit einer höheren Durchschlagsgeschwindigkeit vor. Er berichtete über positive Versuchsergebnisse, was ein Beamter der Schwedischen Staatsbahn bekräftigte. Dort besaßen 1924 bereits 75 % der Güterwagen Einrichtungen für die Kunze-Knorr-Bremse. Bei drei Bremsversuchsfahrten auf der Strecke Berlin-Grunewald – Belzig konnten die Tagungsteilnehmer diese Bremse in der Praxis kennenlernen.

3



Auch die Kunze-Knorr-Bremse vermied die Schwingungen im Zug nicht vollständig. Deshalb regte der Referent an, die Güterwagen beim Einbau der Druckluftbremse von den bisherigen Stangenpuffern auf Hülsenpuffer (Abb. 2) umzurüsten, da deren Ringfedern durch Reibung einen Teil der eingebrachten Energie vernichten. Bei der 1924 bereits laufenden Umrüstung der Güterwagen änderte man die Puffer meistens mit. Darüber hinaus erfolgte eine Verstärkung der Zugvorrichtungen. Die meistbelasteten Teile wurden aus festeren Stählen gefertigt. Dadurch konnten Zugrisse gedämmt und längere Züge gebildet werden, was sich wiederum durch die prinzipiell verbesserte Bremstechnik anbot.

Der erwartete Aufwand für die Umrüstung der Güterwagen sowie für die Kontrolle und Reparatur der Bremsen stand mit zur Diskussion. Bei allen Eingängen auf Verschiebebahnhöfen sollten die Bremsen gründlich kontrolliert werden, wozu sich die Einstellung entsprechend qualifizierter Arbeitskräfte nötig machte. Dieses aufwendige Instandhaltungsverfahren führte die DRG tatsächlich ein, bis infolge technischer Weiterentwicklung die turnusmäßige Kontrolle der Bremsen den Ausbesserungswerken übertragen wurde. Trotz der aufwendigen Umrüstungen des Fahrzeugparks und der erheblichen Wartungskosten errechnete die Reichsbahn einen Nutzen. Der Referent verkündete, daß bei einer Umstellungsdauer von acht Jahren unmittelbar nach Abschluß der Aufwand amortisiert sei. Ab dem neunten Jahr wäre ein Reingewinn von jährlich 60 Millionen RM zu erwarten, der durch Einsparung der Bremserlöhne, weniger Betriebsstörungen und dem beschleunigten Güterwagenumlauf entstünde. Nach den Worten des Referenten würde die Reichsbahn allein aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen heraus auf die schnelle Einführung der Druckluftbremse für Güterzüge drängen.

Rationalisierung auf Rangierbahnhöfen

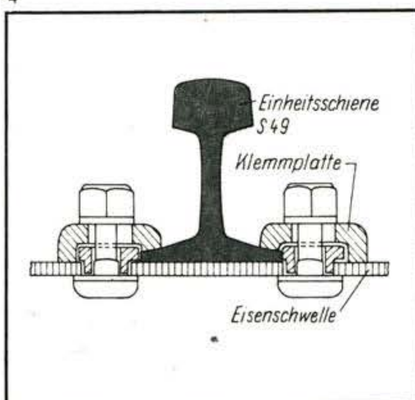
Neben der Bremstechnik richtete sich das Rationalisierungsbestreben im Güterverkehr auf einen zweiten Schwerpunkt. Die Behandlung der Güterwagen in den Rangierbahnhöfen gehört zu den zeit- und kostenintensivsten Vorgängen im Gütertransport. Eine ganze Reihe von Vorträgen befaßte sich mit solchen Aspekten. Der renommierte Wissenschaftler und Eisenbahntechniker Prof. O. Blum unterzog den Erkenntnisstand zur optimalen Gleisplangestaltung einer kritischen Betrachtung. Für die beiden Hauptarten der Rangierbahnhöfe, Flach- und Gefällebahnhöfe, kannte man die zweckmäßigste Durchbildung der Gleisgruppen, ihre Lage und Verbindung sowie die geeignetsten Signal- und Informationseinrichtungen. Neu überdacht werden müßte hingegen das Prinzip von Richtungs-, Nachordnungs- und Ausfahrgleisen. Mit immer größerem Anteil verkehrten Durchgangsgüterzüge, die keine Nachordnung der Wagen nach Bahnhöfen und ggf. gleich aus den Richtungsgleisen ausfahren könnten. Prof. Blum schlug deshalb vor, die Kapazität an Richtungsgleisen zu erhöhen, die der Nachordnungsgruppen zu verkleinern und die Richtungsgleise direkt in die Ausfahrten einzubinden.

Zur Leistungssteigerung von Verschiebebahnhöfen empfahl er eine Umgestaltung der Einfahr- bzw. Zerlegegruppen. Noch effektiver sollten ortsfeste, vom Rangierleiter bediente Ablaufanlagen sein, weil sie die Störzeiten durch Lokfahrten vor Ablaufbeginn praktisch ausschlossen. Derartige Anlagen kamen in den Folgejahren auf stark belasteten Rangierbahnhöfen zum Einsatz. Schließlich sprach sich Prof. Blum für den Einsatz von Gleisbremsen am Ablaufberg zum Ausgleich unterschiedlicher Laufeigenschaften der Wagen aus. Die Abdrückgeschwindigkeit könne so erhöht werden, und der störende Einsatz von Hilfslokomotiven zum Nachdrücken vorzeitig stehen gebliebener Schlechtläufer ließe sich reduzieren.

Als weiteres Rationalisierungsmittel zur Beschleunigung des Ablaufs kündigte sich das automatische Ablaufstellwerk an. Seit 1915 arbeitete ein erstes derartiges Stellwerk auf dem Bahnhof Herne. Nachdem vom Rangierleiter die Laufziele der Wagen in eine Maschine eingegeben worden waren, steuerten Relaisketten die automatische Weichenstellung zwischen den Abläufen. Anläßlich der Eisenbahntechnischen Tagung stellte die AEG ein verbessertes Ablaufspeicherstellwerk vor, das die Ablaufbremsen mit in die Automatik einbezog.

1925 nahm man das erste Stellwerk dieser Bauart auf dem Rangierbahnhof Hamm in Betrieb. Weitere lieferte die AEG in den Folgejahren an die Reichsbahn und an andere europäische Bahnen.
Der Ingenieur E. Frölich erläuterte in seinem Vortrag die Funktionsweise einer von ihm entworfenen Gleisbremse, die von der Thyssenhütte zur ersten betriebstauglichen Balkengleisbremse mit Bremskraftregelung nach der Wagenmasse weiterentwickelt wurde. Die ersten Frölich-Thyssen-Bremsen bekamen die Tagungsteilnehmer in Seddin zu sehen. Frölich erläuterte außerdem zweckmäßige Umbauten an den Ablaufbergen und Verteilzonen, nach denen seine Gleisbremsen am effektivsten d. h. mit der größten Steigerung der Bergleistung, funktionierten. Ein Wagenbeschleuniger für Schlechtläufer (Abb. 3), der nach dem entgegengesetzten Prinzip die Ablaufabstände zwischen den Wagen ausgleichen sollte und im Gegensatz zur Gleisbremse keine überhöhten Ablaufberge benötigen würde, stand des weiteren zur Diskussion.
Schließlich fand eine neuartige verkürzte Rangierweiche mit gekrümmtem Herzstück und verbesserter Gleisgeometrie der Zungen Beachtung, die eine erhebliche Verkürzung der Weichenstraßen auf Rangier- und Abstellbahnhöfen ermöglichte.
Zu diesem Komplex gehörte schließlich noch der Vortrag eines Wissenschaftlers der damaligen Technischen Hochschule Dresden. Prof. W. Müller stellte ein graphisches Verfahren zur Ermittlung der Betriebspläne für Verschiebelokomotiven sowie der Kapazität der Rangierbahnhöfe vor. Dieses Verfahren, das als Nebeneffekt eine genaue Analyse und Normierung des Rangierlokeinsatzes ermöglichte, fand internationalen Anklang. Diskussionsredner äußerten sich begeistert, endlich ein Mittel zu erhalten, welches über die Wirtschaftlichkeit des Rangierlokomotiveinsatzes großen Aufschluß gibt.

4



5



Der neue Reichsbahn-Oberbau

Der beabsichtigte Einsatz schwerer Lokomotiven und Wagen bedingte eine Verstärkung des Oberbaus. Der Regierungsbaurat Herwig umriß in seinem Hauptreferat zur Tagung die Aufgabe: Die Deutsche Reichsbahn hat alsbald nach Zusammenfassung der früheren Länderbahnen damit begonnen, die von Technik und Ökonomie dringend verlangte Vereinheitlichung der Oberbauformen vorzubereiten. Hierbei wurden die veralteten, den Betriebsbeanspruchungen nicht mehr entsprechenden Bauarten durch neue und bessere ersetzt. Dabei wurde auch der künftigen Verkehrsentwicklung Rechnung getragen. Auf einigen Relationen war eine Achsfahrmasse von 25 t vorgesehen. Auf den übrigen Strecken hielt man 20 t für ausreichend. Eine technisch weitestgehend vollkommene Lösung sollte eine lange Lebensdauer der Gleise ermöglichen und gleichzeitig einen geringen Aufwand an Beschaffungs- und Unterhaltungskosten verursachen.
Anschließend stellte der Referent das künftige Einheitsschienenprofil S 49 im internationalen Vergleich zu anderen Formen vor und erläuterte die vorgesehenen Reichsbahn-Oberbauformen auf Eisen- und Holzschwellen. Durch Langzeitversuche an stark belasteten Strekken betrieb man Studien zum Verschleißverhalten, um die günstigsten Bauformen zu finden. Die Entwicklung des Oberbaus für Eisenschwellen (Abb. 4) war zum Zeitpunkt der Tagung abgeschlossen, während die Gestalt des Holzschwellen-Oberbaus noch nicht endgültig feststand. Zu entscheiden war noch, inwieweit die indirekte Befestigung auf Unterlagsplatten zur Anwendung gelangen sollte. Zwar war klar, daß die Befestigung mit Klemmplatten auf Unterlagsplatten die technisch beste, aber auch teuerste Variante darstellte. Dagegen wußte man noch nicht,

ob die Wirtschaftlichkeit im Betrieb die hohen Investitionskosten rechtfertigen würde.
In der Zeit des ersten Weltkriegs und in den Nachkriegsjahren war der Oberbau stark vernachlässigt worden, so daß dringende Arbeiten anstanden. Die Reichsbahn entschied, diese Erhaltungsarbeiten nicht mehr am veralteten Oberbau mit seinen zahlreichen Länderbahnbauformen einzuleiten, sondern gleich den neuen Oberbau mit niedrigeren Unterhaltungskosten einzuführen. 1925 liefen die umfangreichen Umbauprogramme an. Während des Erfahrungsaustauschs zur wirtschaftlichen Oberbauerhaltung fand eine neuartige Gleisstopfmaschine als Mechanisierungsmittel Beachtung.

4 Der Einheitsoberbau für Eisenschwellen mit direkter Klemmplatten-Befestigung

5 Ein Blick auf die in Seddin ausgestellten Triebfahrzeuge

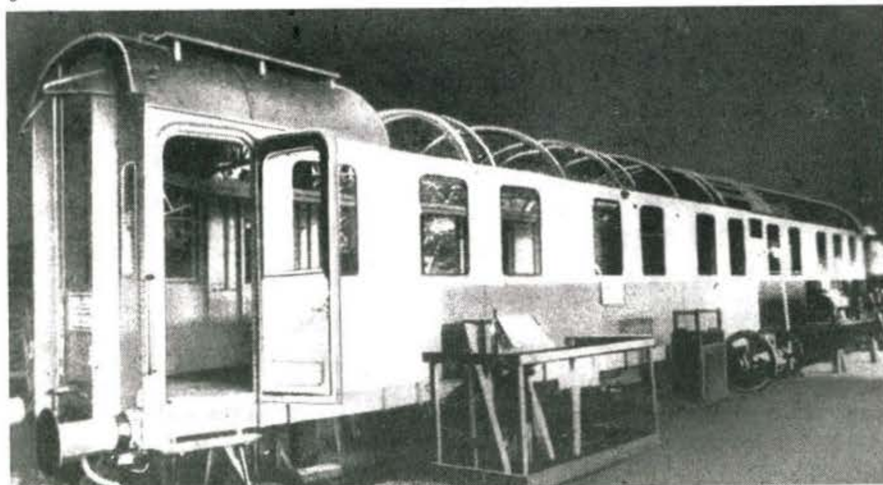
6 Rohbau eines Schlafwagens der Hechtbauweise zur Demonstration der verschiedenen Fertigungsabschnitte

Zeichnungen: Verfasser (4)
Sammlung Verfasser (2)
Fotos: Sammlung Verfasser (1, 3, 5 und 6)

Ein Industriezweig im Kampf um den Absatz

In Verbindung mit der Eisenbahntechnischen Tagung organisierte die deutsche Zulieferindustrie Ausstellungen auf dem Rangierbahnhof Seddin und in der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Sie waren noch drei Wochen nach der Beendigung der Tagung geöffnet und erfreuten sich eines regen Besuchs. Die Mehrzahl der Firmen mit eisenbahnorientierter Produktion, darunter alle bedeutsamen Hersteller, zeigten ihre neusten Entwicklungen für die Reichsbahn und andere Kunden. Die Tagungsteilnehmer hatten die Möglichkeit, die besprochenen technischen Neuerungen im Original, z. T. sogar im Einsatz oder als Modell und auf Plänen, zu besichtigen (Abb. 6).
Die Industrieunternehmen erhielten dadurch die Gelegenheit, ihr Entwicklungs- und Produktionspotential vorzustellen und neue Geschäfte vor allem auch im Ausland ins Auge zu fassen.
Auf der Ausstellungsfläche am Rangierbahnhof Seddin waren etwa 9 km Gleis für die Aufnahme der Exponate vorhanden. Für Probefahrten gab es eine spezielle 5 km lange Strecke. Maschinen, Anlagen, Einzelteile und Werkstoffe waren in Hallen mit insgesamt 6 000 m² Ausstellungsfläche untergebracht. Etliche Anlagen wurden vorgeführt. Dazu waren auch einige Exponate unmittelbar im angrenzenden Rangierbahnhof fest installiert.
Die beiden Ausstellungen fanden in der Fachwelt große Beachtung. Außerdem nutzte eine breite Öffentlichkeit die Chance, einen Einblick in die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu bekommen. Insgesamt besuchten 400 000 Personen die Ausstellungen, davon waren zwei Drittel Angestellte der Reichsbahn. An einem Sonntag registrierte man in Seddin die Rekordbesucherzahl von 60 000 Interessenten.

6



Vorführungen und Exkursionen

Neben den erwähnten Probefahrten zur Demonstration der Kunze-Knorr-Bremse und der Vorführung von Exponaten im Rangierbetrieb auf dem Bahnhof Seddin fanden zwei Versuchsfahrten zur Vorführung der Telefonie über Funk aus fahrenden Zügen statt. Auf einer Fahrt nach Bernau lernten die Tagungsteilnehmer die ersten Triebzüge der elektrisch betriebenen Berliner S-Bahn kennen. In der technischen Hochschule wurden während der Tagung nachmittags in zwei Sälen ständig 40 Filme und Lichtbildreihen zu verschiedenen Bereichen des Eisenbahnwesens gezeigt. Eine Besichtigung führte interessierte Tagungsteilnehmer durch die Eisenbahnwerkstätte Brandenburg. Schließlich luden bedeutende Berliner Lieferanten von Eisenbahnerzeugnissen zur Besichtigung ihrer Werke ein. Die damalige AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf stand als erste auf dem Exkursionsplan. Es folgten u. a. die Siemens-Schuckert-Werke, das Werk der Knorr-Bremse AG sowie die Lokomotivfabriken von Borsig, Schwartzkopff und Orenstein & Koppel. Selbstverständlich dienten diese Betriebsbesichtigungen nicht nur der Demonstration technischer Neuerungen. Sie stellten auch eine weitere willkommene Gelegenheit zur Werbung für die Unternehmen dar.
Es gab keine Fortsetzung der Eisenbahntechnischen Tagungen in dieser konzentrierten Art. Doch schon durch diese einzige Tagung wurde die stürmische, technische und wirtschaftliche Umgestaltung in den 20er Jahren bei der Reichsbahn wie auch bei ausländischen Bahnverwaltungen stark gefördert. Mit den vorgestellten Neuerungen leitete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft einen Rationalisierungsschub von noch nie zuvor erreichtem Ausmaß ein. Sie war damit in der Lage, aus ihrem Gewinn pünktlich die Reparationszahlungen abzuführen und Dividenden an Industrielle als Inhaber von Vorzugsaktien der Gesellschaft zu zahlen. Dies geschah trotz der zunehmenden Konkurrenz des Kraftverkehrs, welcher der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegen Ende der 20er Jahre nachweislich Millionenbeträge kostete. Die kapitalistische Rationalisierung bedeutete vor allem auch Personalabbau, so daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit zu den unmittelbaren Verursachern der Massenarbeitslosigkeit in der damaligen Zeit gehörte.

Quellenangaben
(1) Tagungsmaterial, herausgegeben vom Verein Deutscher Ingenieure, Berlin 1924
(2) Archiv für Eisenbahnwesen, Jhrg. 1924 und 1925, Verlag von Julius Springer, Berlin

75 Jahre Eisfeld – Sonneberg

Am 1. April 1910 wurde die Gesamtstrecke Eisfeld – Sonneberg in Betrieb genommen. Bereits sechs Monate zuvor, am 15. Oktober 1909, konnte die Teilstrecke Eisfeld – Effelder in Betrieb genommen werden.
Die Vorarbeiten für den Bahnbau begannen im Jahre 1899, waren aber erst am 1. Februar 1906 soweit fortgeschritten, daß ein Staatsvertrag zwischen Preußen und dem Herzogtum Sachsen-Meiningen abgeschlossen wurde. Preußen verpflichtete sich darin, die Bahn eingleisig und regelspurig zu bauen; Sachsen-Meiningen stellte den benötigten Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung und gab einen nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuß von 1 148 000,– M.
Am 15. Juni 1906 stellte die preußische Regierung durch Gesetz 4 196 000,– Mark bereit, und am 21. November 1906 erfolgte der erste Spatenstich.
Diese Schwierigkeiten bei der Bauausführung waren schließlich auch die Ursache dafür, daß der ursprünglich für die Inbetriebnahme der gesamten Strecke vorgesehene Termin – der 1. Oktober 1909 – nicht einzuhalten war. Zu diesem Zeitpunkt wurde zunächst die Teilstrecke Eisfeld – Effelder dem Betrieb übergeben, und am 1. April 1910 folgte die Reststrecke bis Sonneberg.
Die baulichen Schwierigkeiten führten auch zu einer erheblichen Erhöhung der Baukosten. Es mußten noch 700 000 M zusätzlich bewilligt werden. Damit wurden für die 30 km lange Strecke Eisfeld – Sonneberg insgesamt 4 896 000,– M aufgebracht.
Mit der Inbetriebnahme dieser Strecke ergaben sich für die ansässige Industrie billige An- und Abfuhrmöglichkeiten. Die rege Benutzung der neuen Strecke bewies, wie notwendig sie war. Ein weiterer Teil des Thüringer Waldes wurde für den Fremdenverkehr erschlossen.
Heute hat die Strecke eine gesicherte Perspektive im Reise- und Güterverkehr. Auf der eingleisigen Nebenbahn verkehren täglich in beide Richtungen 20 Reisezüge und 16 Güterzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Vor wenigen Jahren waren auf diesem Streckenabschnitt noch Lokomotiven der Baureihe 95 im Einsatz.
Gth.

50 Jahre „Gläserner Zug"

Der beliebte Aussichtstriebwagen, als „Gläserner Zug" weit über die Grenzen der BRD hinaus bekannt, ist in der Regel von München aus für Tagesausflüge ins bayerische Oberland oder mehrtägige Reisen im In- und Ausland sehr gefragt. Nach fast 50 Dienstjahren und zwei Mill. Kilometer Laufleistung ist er nun einer gründlichen Verjüngungskur unterzogen worden.
Mit Ablauf der vorgeschriebenen Untersuchungsfrist stellte sich für die Deutsche Bundesbahn die Frage, ob der 1935 gebaute Triebwagen ausrangiert oder mit einem entsprechenden Aufwand noch einmal gründlich „aufpoliert" werden sollte.
Durch die Entscheidung zugunsten einer Hauptuntersuchung der Kategorie U 3 ist für den Triebwagen eine weitere Einsatzzeit von zwölf Jahren gesichert.
Die Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten führte das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Stuttgart-Bad Cannstatt aus.
Kfw.



Der „Gläserne Zug" im Bahnhof Hameln.
Foto: Th. Horn, Kriftel (BRD)



Während einer Urlaubsreise zum Balaton entdeckte unser Leser Günter Schröder im Bahnhof Siofok eine aufgearbeitete 1'C'1-Tenderlok der Reihe 376 der MÁV als technisches Denkmal.
Foto: G. Schröder, Berlin

Im Heft 11/83 veröffentlichten wir einen Beitrag über den Bau der Lok 99 5001 als H0m-Modell. Diese Maschine ist im Lokschuppen von Duniers (Frankreich) abgestellt. Ein Einsatz auf der meterspurigen Museumsstrecke nach Agreve ist wegen der hohen Achsfahrmasse der Lok nicht möglich.
Zwischen Tence und St. Agreve ist aber die 99 5611 (ex Stralsund – Barth) in Betrieb und erfreut hier jährlich viele Eisenbahnfreunde.
Foto: F. P. Flach, Gross-Gerau (BRD)



Umfangreiche Modernisierung des jugoslawischen Eisenbahnwesens

Die Jugoslawischen Staatsbahnen (JŽ) wollen bis Ende 1986 ihr großangelegtes Modernisierungsprogramm abschließen. Dafür sind Investitionsmittel in Milliardenhöhe erforderlich. Folgendes ist vorgesehen:
- Erneuerung von über 700 km Strecken,
- Elektrifizierung von 385 Strecken-km,
- Ausrüstung von 375 km mit modernen Signal- und Fernmeldeanlagen,
- Beschaffung von 4 270 Güter- und 71 Reisezugwagen und
- Ankauf von 13 elektrischen, zwei Diesellokomotiven sowie sechs elektrischen und acht Dieseltriebwagen.

C. S.

„Minimundus"

„Minimundus", die kleine Welt am Wörther See, ist eine Einrichtung der Österreichischen Gesellschaft „Rettet das Kind", die rund 150 Miniaturmodelle bekannter österreichischer und internationaler Bauten im Maßstab 1:25, ein Hafenbecken mit Modellschiffen sowie eine durch das Gelände führende Gartenbahn präsentiert. Neuste Errungenschaft ist das Modell der elektrischen Lokomotive 1042.531 der ÖBB. Es wurde aus 1 100 Einzelteilen in rund 1 440 Stunden von Eisenbahnern und Lehrlingen der ÖBB gebaut.
CS.

Cable-Car wieder in Betrieb

Eine der Sehenswürdigkeiten der Stadt San Francisco ist die Cable-Car-Bahn (siehe auch „me" 1/84, S. 7). Diese Fremdenverkehrsattraktion wurde Ende vergangenen Jahres nach 20monatigen Überholungsarbeiten wieder in Betrieb genommen. Die Instandsetzungs- und Modernisierungskosten für die alte, weltberühmte Seilstrecken-Straßenbahn beliefen sich auf rund 60 Mill. Dollar.
CS.

kurzmeldungen

Biertransporte mit der Dresdner Straßenbahn

Gemäß einer Übereinkunft zwischen dem VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden und dem VE Getränkekombinat Dresden erfolgt seit nunmehr zwei Jahren einmal wöchentlich der Transport von 50 Hektoliter Faßbier zur Belieferung mehrerer Gaststätten. Die Fahrtroute ist rund 50 km lang. Bis zur Übergabestelle, der Gleisschleife Altplauen, wird das Transportgut mit einem Lkw vom nahegelegenen Betriebsteil Felsenkellerbrauerei gefahren und an der Übergabestelle auf die Güterloren verladen.



Für den am 18. Oktober 1982 eröffneten Güterverkehr des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden sind z. Z. zwei Triebwagen vom Typ T4D-G, drei Triebwagen vom Typ ET, vier offene Güterbeiwagen, ein Plattentransportwagen, zwei Kipperbeiwagen und zwei geschlossene Güterbeiwagen vorhanden. U. B. z. den Gütertriebwagen 201 003 mit den beiden Güterloren 251 002 und 251 005 in der Gleisschleife Altplauen am 27. Juli 1983.

Text und Foto: R. Knöbel, Dresden

Traditionswagen in Erfurt

Anläßlich des 35. Jahrestages unserer Republik setzte der VEB (K) Erfurter Verkehrsbetriebe in der Zeit vom 24. September bis 7. Oktober 1984 erstmalig den Traditionswagen 92 ein.
Der Tw Nr. 92 wurde 1938 von der Gothaer Waggonfabrik AG hergestellt und seinerzeit als einer der modernsten zweiachsigen Straßenbahntriebwagen der Vorkriegsjahre auf der Verkehrsausstellung in Düsseldorf gezeigt. 1965 wurde er nach Eisenach abgegeben, von wo er 1976 nach Gotha gelangte. Dort als Arbeitstriebwagen im Einsatz, kam er 1980 wieder nach Erfurt und wurde als Traditionswagen hergerichtet. Dabei erhielt er einen weißen Anstrich mit schwarzen Zierleisten, wie er im Beschaffungsjahr bei der Erfurter Straßenbahn üblich war.



Das Foto zeigt den Tw 92 am Erfurter Domplatz.

Text und Foto: M. Hobe, Erfurt

Zwickauer Straßenbahn mit gesicherter Perspektive

Vor mehr als einem Jahr, am 6. Mai 1984, wurde die Zwickauer Straßenbahn 90 Jahre alt. Die erste eingleisige Stecke führte vom Hauptbahnhof zum Hauptmarkt. In der folgenden Zeit wurde das Netz bis Schedewitz, Wilkau-Haßlau, Pölbitz und zum Krankenhaus verlängert. Nach dem zweiten Weltkrieg begann eine grundlegende Modernisierung des Streckennetzes. Heute existiert nur noch die Linie 4 zwischen Pölbitz und Krankenhaus. Zwischen Nordstraße und Wilkau-Haßlau wurde der Betrieb 1975 eingestellt. Als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel wird auch die Zwikkauer Straßenbahn künftig erweitert werden. Die ebenfalls 1975 stillgelegte Strecke zum Hauptbahnhof wird wieder aufgebaut, und eine Neubautrasse soll in das Neubaugebiet Eckersbach führen. Derzeit sind ausschließlich Gotha-Fahrzeuge im Einsatz. In der Verkehrsspitze fahren auf der Linie 4 14 Dreier-Züge und bewältigen einen umfangreichen Personenverkehr. Die Streckenabschnitte Marienthaler Straße (vom Klubhaus des 7. Oktober) bis zum Marienthaler Pumpwerk sowie die Gleise am Georgenplatz und von der Werdauer Straße bis zur Crimmitschauer Straße wurden 1983 und 1984 rekonstruiert.

Elo.

Neues vom Obus

Am 25. August 1984 wurde der letzte Obus vom Typ 8 Tr verschrottet, obwohl er erhaltenswert gewesen wäre. Er war in Eberswalde bis April 1984 unter der Nummer 11 im Einsatz. Die 1983 hierher gelieferten 14 Tr erhielten die Nummern 1–3. Damit wurden diese Fahrzeug-Nummern das vierte Mal besetzt. Gegenwärtig bereitet man umfangreiche Rekonstruktions- und Erweiterungsmaßnahmen vor (z. B. Ausbau der Stromversorgung, Streckenverlängerung nach Finow und weitere Fahrzeuglieferungen).



Noch in diesem Jahr werden in der DDR die ersten ungarischen Gelenkobusse vom Typ IK 280T erwartet.
Der Bestand an 9-Tr-Obussen hat sich weiter verringert. Derzeit sind in Eberswalde 13 Fahrzeuge und in Potsdam nur noch ein Wagen betriebsfähig.
Eberswalde ist der einzige Obusbetrieb der DDR, der noch Anhänger in der Hauptverkehrszeit einsetzt. Zu diesem Zweck stehen noch drei Fahrzeuge bereit (rekonstruierte W 701).
Auf dem Foto: Obus 29^{II} (ex Gera 334, ex Dresden 303 001) mit Anhänger XVI^{2} (ex Dresden 353 012, ex Gera-KOM) am 28. November 1984 an der Depotausfahrt in Eberswalde.

Text und Foto: M. Schindler, Dresden

Werner Drescher (DMV), Jena

Die Baureihen 39, 22 und 41 im Bw Saalfeld

Von 1920 bis 1930 standen der Betriebswerkstätte, dem späteren Bahnbetriebswerk Saalfeld C-gekuppelte Lokomotiven der Gattung S 10, $S\ 10^2$ und P 8 für die Bespannung schnellfahrender Reisezüge zur Verfügung. 1922 kam mit der P 10 Elberfeld-2810 (Borsig 10990) die erste D-gekuppelte Personenzuglokomotive nach Saalfeld. Mit ihr kam es unter Leitung des Lokomotiv-Versuchsamtes Grunewald zu ausgedehnten Versuchsfahrten auf der Strecke Saalfeld – Probstzella – Lichtenfels, die eine Steigung bis 1:40 aufweist.

Der erste reguläre Einsatz von Lokomotiven der nunmehrigen Baureihe 39 erfolgte nach 1932. In den folgenden Jahren wurden sie vor allem im Plan 24 eingesetzt, nachdem die Maschinen an der Beförderung nachstehender Züge beteiligt waren:

E 128/127 Halle – Saalfeld und zurück, zwischen Halle und Saalfeld.

E 170/169 Leipzig – Gera – Saalfeld München und zurück.

zwischen Saalfeld und Nürnberg sowie bP 848/847 Berlin – Leipzig – Gera – Saalfeld – München (und zurück), zwischen Gera und Saalfeld (außer So), Saalfeld und Nürnberg.

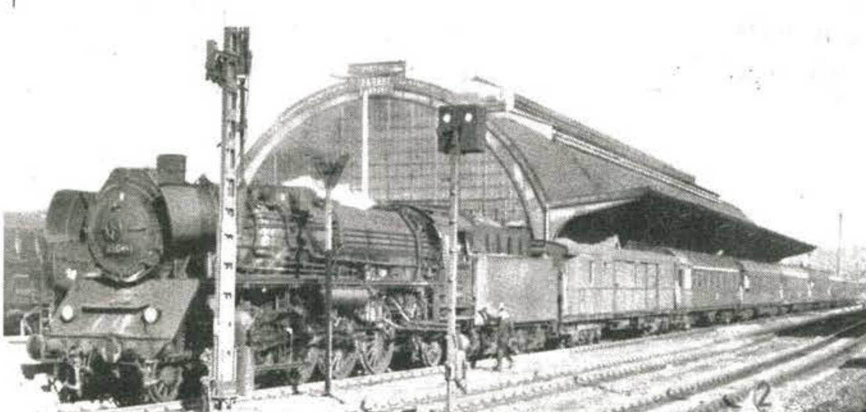
Später hatte dieser Plan die Nr. 2301. Dabei erreichten die Lokomotiven eine tägliche Laufleistung bis zu 500 km. Nebenher wurden die Lokomotiven zu Vorspannleistungen bei D 238 Berlin – Leipzig – Gera – Saalfeld – München, zwischen Oppurg und Probstzella bzw. Steinbach a. W., verwendet. 1935 kamen die Loks auch im Plan 30a zum Einsatz, der u. a. Vorspannleistungen bei D 39, 49 und 50 (Berlin – München und zurück) zwischen Nürnberg und Saalfeld erforderte. Innerhalb dieses Planes förderten sie auch vereinzelt Güterzüge, wie z. B. den G 4980, der am 15. August 1936 mit der 39 074 von Saalfeld über Gera – Zeitz – Weißenfels nach Halle befördert wurde. Bis auf die Saisonzeiten (Feiertage, Ferien), in denen auch einige Vor- bzw. Nachzüge der D 39, 40, 49, 50 zwischen Nürnberg und Halle mit der 39er bespannt wurden, änderte sich an ihrer Verwendung bis 1939 kaum etwas. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes am 15. Mai 1939 zwischen München und Saalfeld entfiel der Einsatz von Dampflokomotiven in diese Richtung.

Zwischen dem 27. April 1939 und dem 9. Januar 1940 erhielt die RBD Erfurt die ersten 20 fabrikneuen Lokomotiven der Baureihe 41. Sie wurden auf die Bahnbetriebswerke Erfurt P (41 061 – 41 066), Saalfeld (41 067 – 41 070), Gerstungen (41 071 – 41 074 sowie 41 321 und 41 322) und Weißenfels (41 317 – 41 320) aufgeteilt. Die nach Saalfeld gelieferten Lokomotiven wurden gemeinsam mit denen der BR 01 (s. „me" 10/82) und 39 für den schnellfahrenden Verkehr auf den von Saalfeld ausgehenden Strecken genutzt. Allerdings fuhren Maschinen, die gerade zur Verfügung standen. Sie beförderten dabei folgende Züge; soweit es möglich ist, werden die heutigen Zugnummern in Klammern genannt:

P 437 (4006) Saalfeld – Naumburg
P 422 (4001) Naumburg – Saalfeld
P 383 (8000) Saalfeld–Gera
P 340 (8015) Gera – Saalfeld
P 871 (4000) Saalfeld – Weißenfels
P 878 (3003) Weißenfels – Saalfeld
P 317 (3536) Saalfeld – Erfurt
P 304 (8037) Erfurt – Saalfeld

Welche Schwierigkeiten das zu jener Zeit bedeutete, geht aus den unter ⟨3⟩ genannten Tagebuchaufzeichnungen hervor. Hierin wurden fast täglich Wasser-, Dampf- oder Kohlenmangel vermerkt. Besonders im Winter 1946/47 – es herrschten Temperaturen bis zu – 25 °C – waren die Züge auf der steigungsreichen Strecke von Saalfeld über Arnstadt nach Erfurt davon betroffen. Beispielsweise ist den Aufzeichnungen

1



2



1 Lok 22 049 vor dem E 265 Leipzig – Saalfeld, in Gera Hbf, Juni 1968

2 Lok 22 061 mit einem Personenzug nach Leipzig, vor der Einfahrt in Göschwitz, Juli 1969

3 Lok 22 038 mit D 128 „Saßnitz-Expreß" verläßt Göschwitz, Juli 1969

Fotos: Dr. J. Dreßler, Gera (1); T. Frister, Gera (2 und 3)

sie auf der Saalbahn, genau wie die BR 01 und 39 nur bis 1942, da im gleichen Jahr der durchgehende elektrische Zugbetrieb zwischen Saalfeld und Leipzig aufgenommen wurde. Die BR 01 und 41 erhielten eine neue Heimat, die Lokomotiven der BR 39 fuhren nun auf den Strecken Saalfeld – Gera und Saalfeld – Arnstadt – Erfurt.

Über den Einsatz dieser Loks um das Jahr 1945 ist nur wenig bekannt. Die Hinterlassenschaft des Faschismus war auch im Bereich des Bw Saalfeld chaotisch.

An einen fahrplanmäßigen Verkehr konnte kaum gedacht werden, weil dazu jegliche Voraussetzungen fehlten. In den Jahren 1946 und 1947 wurden die betriebsfähigen Lokomotiven der BR 39 im Plan 2201 eingesetzt. Im gleichen Plan verkehrten aber auch die BR 38 (P 8), 93 ($T\ 14^1$) und andere, eben jene

Deutsche Reichsbahn Bw Saalfeld Est Gültig ab 28. 05. 19 72	**Triebfahrzeug-Umlauf** **Dienstplan-Nr.** 301/302	Triebfahrzeugbedarf: 8 Triebfahrzeuge der Baureihe: 41 davon für Zugdienst: , Rgd: , Bereitschaft: Personalbedarf: 32 Tfz-Führer und 32 Lokheizer/Tfz-Beimänner davon für Zugdienst: / Rgd: / Bereitschaft: /

▬ = Zugdienst ▭ = Rangierdienst ΛΛΛΛΛΛ = Bereitschaftsdienst OOOOOO = Leerfahrt (Lz) [----] = Vorheizen mit Zuglok	XXXXXX = Reisezeit für Fahrgastfahrt --|-- = Vorbereitungs- u. Abschlußdienst mit Angabe von Beginn u. Ende --| |-- (13 53) = Beginn u. Ende der Ruhe außerhalb des Heimatortes bzw. der Arbeitspause	VL = Vorspannlok SL = Schiebelok Vlz = Leerfahrt an Zugspitze Slz = Leerfahrt an Zugschluß Zlz = Leeerfahrt als 2. Tfz an Zugspitze	**Behandlungsarten:** KWF = Kohle, Feuerbeh. T = Tanken; t_1, t_2 usw siehe DV 930 Bei Behandlung der Tfz durch stat. Personal sind (KWF) (T) (t_1) usw einzukreisen

Tag	0–24 Uhr	Tag
1	44402 Sa KW 67475 Kz 74476 Uw 74428 Sa 429 Jw G Jw G Jw 74491 G Mo-Fr 425 Cb LZZ 430 Jw 430 Sa 56493 Cb G SL S 1376 Gschw — 5 10 32 19 38 8 5 5 54 15 22 10 18 43 50 18 25 12 20 10 43 15 6 42 52 51 11 43 39 5 27 0 43 27	1
2	LZV 74481 G 66459 Cb 422 Sa KWF 223 Le KWF Le 226 Sa KW LZZ 4332 G 4332 Sa — 25 39 52 2 51 38 7 58 8 11 57 14 15 14 24 24	2
3	Res D 130 Sa Mo-Fr 1955 Ps Mo-Fr 1958 Sa 221 Le KWF Le 1382 Sa KWF 1387 Ga 1386 — 41 10 56 27 8 59 9 11 31 8 7 33	3
4	Ts Lokpflege 1954 Sa 1385 Ga KWF 1378 Sa KWF 1363 Zz KWF 1370 Sa — 22 32 31 38 20 15 35 28 40 18 29 56 6	4
5	Sa 74425 Uw Sa 427 Cb WF 878 Sa Lokpflege 425 G 448 Or Slz 447 Cb 428 Sa KWF Lokpfl. — 37 54 37 47 23 12 11 47 4 0 37 48 51 736 16 26 59 46 57	5
6	67473 Kz 56485 Sa SL 421 Rb 29528 L 2980 Sa 23 Le KWF 11418 Or Mo-Fr 1418 Le 228 Sa KWF — 24 39 38 54 0 15 11 28 17 25 56 6 5 25 53 26 46 51 35	6
7	Sa 1391 Le KWF 1380 Sa KW 437 Cb 66468 G — 20 35 45 40 18 52 18 0 10 45	7
8	G LZZ 5528 Cb 5528 Sa Sa SL Mo-Fr 425 Rl Mo-Fr 402 Sa 435 Ka 20 435 Rl Rsw 59491 Cb — 23 25 4 39 44 4 20 35 20 37 20 11 26 46 49 58 5 54 28 38	8

3

Legende:
Bl – Bad Blankenburg, Cb – Camburg, Del – Delitzsch, G – Göschwitz, Ga – Gera, Gschw – Großschwabhausen, Js – Jena Saalbahnhof, Jw – Jena West, Ka – Kahla, Kz – Könitz, Le – Leipzig, Or – Orlamünde, Ps – Pößneck, Rl – Rudolstadt, Rsw – Rudolstadt Schwarza, Sa – Saalfeld, Uw – Unterwellenborn, Ts – Triptis, Zz – Zeitz

zu entnehmen, daß am 14. Februar der P 317 nach Erfurt und am 15. Februar der P 304 nach Saalfeld mit der 39 074 geführt wurden, und beim P 304 Dampf- und Wassermangel in Paulinzella auftrat. Auf der Rückfahrt gab es bei Erfurt den ersten Dampfmangel, in Stadtilm waren die Kohlen alle, so daß erst welche nachgeladen werden mußten, und in der 20-‰-Steigung bei Singen blieb der Zug nochmals wegen Dampfmangels liegen. In jenen Jahren kamen die 39er auch im Rangierdienst und als Vorspann, vor allem in Richtung Singen, zum Einsatz. Im Frühjahr und Sommer 1947 wurden alle Lokomotiven dieser Baureihe, außer 39 251, die offensichtlich nicht mehr einsatzfähig war, an die RBD Dresden abgegeben.

In der nächsten Zeit waren weder Lokomotiven der BR 39 noch der der BR 41 in Saalfeld beheimatet, dafür wurden verstärkt Lokomotiven der BR 44 zugeführt (vergl. „me" 11/82).

Zur Jahreswende 1948/49 wurden aber bereits wieder 39er nach Saalfeld beheimatet, wo sie bis 1953/54 verblieben. Während dieser Zeit waren die Maschinen verschiedenen Plänen zugeordnet, fuhren aber oftmals auch „wild". Im Sommer 1951 ist ihr Einsatz vor den Zügen D 149/150 (D 300/301) zwischen Saalfeld und Probstzella und vor Personenzügen auf den Strecken nach Gera bis Zeitz, Weißenfels und Erfurt, aber auch vor Personenzügen des lokalen Verkehrs, sowie im Güterzug- und Rangierdienst nachgewiesen.

1954 wurden alle 39er von Lokomotiven der BR 41 abgelöst. 1956 erhielt das Bw Saalfeld aber wiederum Loks der BR 39, die bis Ende 1957 aber endgültig abgegeben werden mußten.

Mit den Lokomotiven der BR 41 wurden in der Regel die gleichen Züge bespannt, die zuvor von den Lokomotiven der BR 39 bewältigt worden waren. Von 1964 bis 1968 erfolgte ihr Einsatz auch im Plan 302. Außer einigen kleineren Leistungen wurden die beschleunigten Personenzüge 285/286 (6914/6923) Sonneberg – Saalfeld – Nordhausen und zurück zwischen Saalfeld und Nordhausen geführt. Montags bis freitags förderten sie die Züge P 1363/1370 (3036/3037) zwischen Saalfeld und Zeitz. Nach diesem Plan waren somit tägliche Laufleistungen bis zu 300 km möglich.

Anfang des Jahres 1968 kam es noch einmal zu größeren Änderungen. Bedingt durch die Elektrifizierung der Strecke Weißenfels – Erfurt – Neudietendorf wurden die Erfurter und Weimarer Lokomotiven der BR 22, die bekanntlich aus der Rekonstruktion der BR 39 hervorgegangen sind, frei und nach Saalfeld umgesetzt. Zur gleichen Zeit nahm der Bestand der BR 41 von 12 im Jahr 1968 auf vier im Jahr 1969 ab. Bis 1970 wurden mit Hilfe der BR 22 teil-

Tabelle 1: Baureihe 39

Lok	Stationierungszeitraum
39 001	24. 05. 32–11. 08. 47
	20. 02. 50–02. 06. 54
39 004	12. 10. 56–24. 09. 57
39 007	01. 08. 56–24. 12. 57
39 021	18. 02. 34–18. 04. 47
	17. 10. 56–20. 12. 51
39 038	56– 57
39 074	18. 07. 33–20. 04. 47
39 081	14. 10. 44–24. 04. 47
39 086	11. 11. 43–18. 04. 47
39 087	12. 11. 43–30. 04. 47
39 118	04. 01. 49–15. 04. 54
39 142	04. 01. 49–24. 11. 53
39 163	31. 12. 48–23. 11. 53
	27. 02. 56–18. 10. 56
	07. 02. 57–07. 01. 58
39 166	22. 08. 56–25. 09. 57
39 168	24. 09. 32–10. 08. 47
39 172	21. 08. 45–26. 12. 47
	29. 12. 48–26. 04. 54
39 180	17. 02. 32– 41
39 183	17. 02. 32–11. 08. 47
39 188	10. 06. 52–01. 10. 53
39 193	29. 08. 52–10. 09. 52
	26. 10. 52–23. 11. 53
39 210	24. 02. 54–22. 04. 54
	12. 10. 56–13. 10. 57
39 216	08. 06. 52–12. 08. 54
39 242	01. 03. 52–05. 04. 52
39 245	29. 12. 48–04. 04. 54
39 251	08. 09. 45–30. 08. 49 z
39 261	19. 06. 56–20. 12. 57

Tabelle 2: Baureihe 22

Lok	Stationierungszeitraum
22 001	03. 03. 70–24. 09. 70
22 014	24. 11. 70–28. 06. 71
22 019	03. 06. 68–05. 02. 69
22 025	18. 11. 70–27. 05. 71
22 034	30. 08. 68–28. 09. 71
22 038	68–25. 03. 70
22 041	25. 05. 68–24. 06. 70
22 043	28. 05. 68–18. 06. 70
	10. 10. 70–26. 01. 71
22 044	03. 07. 69–07. 01. 70
22 045	21. 05. 68–27. 01. 69
22 048	14. 06. 68–24. 06. 70
22 049	20. 05. 68–27. 11. 70
22 052	12. 04. 68–28. 10. 71
22 053	28. 05. 68–12. 08. 70
22 054	68–20. 08. 70
22 056	70–28. 10. 71
22 060	69–27. 07. 71
22 061	20. 05. 68–24. 09. 70
22 062	68–24. 09. 70
22 067	68–24. 09. 70

Tabelle 3: Baureihe 41

Lok	Stationierungszeitraum
41 013	05. 05. 55–16. 08. 56
	24. 06. 63–28. 05. 68
41 022	25. 09. 60–17. 10. 60
41 025	23. 05. 57–01. 09. 58
	31. 10. 59–08. 06. 67
	19. 12. 69–19. 09. 72
	04. 10. 72–02. 02. 73
	05. 03. 73–10. 10. 73
	18. 05. 76–23. 02. 78
	28. 03. 84–
41 036	01. 05. 56–09. 05. 56
	01. 07. 71–02. 02. 73
	05. 03. 73–04. 01. 74
	18. 02. 76–29. 10. 79
41 054	10. 10. 68–07. 01. 69
	01. 05. 70–14. 06. 78
41 055	30. 11. 83–
41 057	10. 09. 71–14. 06. 76
41 067	04. 06. 39–23. 05. 41
	23. 12. 71–19. 09. 72
	19. 01. 73–08. 12. 75
41 068	03. 06. 39– 41
41 069	16. 06. 39– 42
41 070	13. 06. 39–28. 02. 42
41 075	07. 06. 55–29. 07. 56
41 078	10. 04. 54–19. 04. 57
	31. 10. 59–12. 04. 60
	08. 10. 60–30. 05. 76
41 115	27. 05. 72–01. 07. 78
41 122	15. 11. 55–31. 10. 57
	12. 05. 62–22. 07. 62
41 125	26. 11. 81–
41 126	29. 11. 53–27. 07. 56
	21. 08. 59–21. 11. 59
	31. 12. 70–10. 10. 72
41 127	20. 02. 54–15. 03. 54
41 128	23. 05. 57–27. 08. 57
41 130	29. 05. 57–30. 09. 58
	02. 04. 70–30. 11. 73
	10. 10. 74–10. 10. 78
	05. 03. 82–
41 131	31. 03. 54–04. 09. 58
41 134	54– 56
41 136	09. 11. 72–11. 10. 74
41 147	02. 12. 53–09. 08. 56
41 150	24. 11. 81–
41 155	21. 12. 71–10. 03. 76
41 180	01. 04. 82–
41 182	25. 12. 55–16. 10. 56
	08. 02. 58–23. 04. 59
	30. 12. 82–
41 185	15. 10. 57–22. 06. 59
41 189	01. 07. 60–31. 05. 68
	31. 12. 70–10. 01. 76
41 200	25. 01. 63–26. 10. 73
41 225	16. 01. 82–
41 231	25. 09. 71–23. 02. 78
41 232	20. 12. 69–17. 02. 76
41 256	30. 10. 57–30. 10. 58
41 260	05. 07. 63–06. 01. 69
	19. 08. 71–09. 10. 74
	06. 03. 76–17. 08. 77
41 263	70–22. 02. 79
41 265	01. 06. 64–16. 08. 64
41 266	30. 06. 57–29. 03. 73
41 272	57– 58
41 273	05. 04. 82–
41 275	01. 06. 64–16. 08. 64
41 276	29. 03. 58–11. 03. 68
41 277	57– 58
	60– 68
41 278	25. 04. 58–27. 04. 59
	13. 02. 72–29. 12. 76
41 286	09. 04. 54– 56
41 287	56– 57
41 289	06. 12. 62–31. 05. 68
	17. 02. 70–11. 07. 78
41 314	29. 03. 55–24. 04. 56
41 319	09. 12. 42–12. 01. 43
41 320	09. 12. 42–12. 02. 43
41 329	18. 09. 54–01. 08. 56
	15. 08. 59–09. 05. 68

weise spektakuläre Laufleistungen erreicht. Für einige schnellfahrende Züge, die auf der Saalbahn verkehrten, gab es den besonderen Plan 301 a. In ihm verkehrte nur eine Maschine, die aber trotz ihres relativ geringen Aktionsradius eine tägliche Laufleistung von etwa 520 km erreichte:

D 131 (D 504) Saalfeld – Camburg
D 128 „Saßnitz-Express" Camburg – Probstzella
D 127 „Saßnitz-Express" Probstzella – Camburg
P 428 (4009) Camburg – Saalfeld
P 431 (5034) Saalfeld – Camburg
D 130 (D 301) Camburg – Probstzella
P 4829 (5002) Probstzella – Saalfeld

Gemeinsam mit den Lokomotiven, die im Plan 301 und 302 liefen, waren täglich bis zu 11 Maschinen in Betrieb. Das war zugleich der letzte größere Einsatz dieser Baureihe bei der DR.

Bereits 1970 wurden die ersten Lokomotiven abgestellt. Ein Teil der Leistungen des Plans 301a übernahm das Bw Halle P, damit wurden weitere Lokomotiven überflüssig. Bis zum 28. Oktober 1971 waren alle Lokomotiven dieser Baureihe dem Zerlegungspark zugeordnet, außer der 39 1054, die nach Cottbus umgesetzt wurde. Zum Gedenken an den Einsatz dieser Baureihe ist vor dem Bw Saalfeld die Treibachse der 39 1001 (ex 22 001, ex 39 107) aufgestellt worden (siehe auch „me" 6/84, S. 2).

Im gleichen Zeitraum wurden wiederum 41er dem Bw Saalfeld zugeführt. Im Jahr 1972 erreichte der Bestand mit etwa 20 Lokomotiven den höchsten, den es je in Saalfeld gab. Planmäßig waren davon im Sommer 1972 acht Lokomotiven in einem Gemeinschaftsplan 301/302 (s. Abb.) eingesetzt.

Ein Jahr später änderte sich abermals mit der Zuführung von Lokomotiven der BR 01.0 (s. „me" 10/82) der Einsatz der BR 41 grundlegend. Regulär wurden sie nur noch im Plan 302 mit drei Maschinen benötigt. Zeitweise kamen noch einige dieser Lokomotiven, wie z. B. 41 1078, 41 1115, 41 1155, 41 1189 und 41 1232 zur Einsatzstelle Göschwitz des Bw Saalfeld. Hier versahen sie Dienst im Plan 231 vor Zügen des lokalen Verkehrs, zum Teil gemeinsam mit Lokomotiven der BR 65. Mit der weiteren Zuführung von Lokomotiven der BR 01.0 wurden immer mehr 41er entbehrlich. Als letzte wurde im Juli 1978 die 41 1263 abgestellt. Mit dieser Lokomotive veranstaltete der Bezirksvorstand Erfurt des DMV der DDR am 30. September 1978 eine Abschiedsfahrt der BR 41 auf der Strecke Erfurt–Reinsdorf – Nebra – Naumburg, wie sich herausstellen sollte, etwas verfrüht. Am 24. November 1981 kamen die 41 1150 und am 26. November 1981 die 41 1125 nach Saalfeld. Im Zusammenhang mit dem Abstellen ölgefeuerter Lokomotiven wurden Maschinen dieser Baureihe wieder in Betrieb genommen, obwohl sie schon aus dem Unterhaltungsbestand der DR ausgeschieden waren. Anfangs wurden sie operativ eingesetzt, im Januar 1982 kamen alle 41er zur Einsatzstelle Göschwitz. Im Plan 317 verkehrten sie zunächst mit der 01 1514 und der 52 8022, die vom 11. Januar bis 5. März 1982 in Saalfeld beheimatet war. Im März 1985 waren täglich fünf Lokomotiven, damit die letzten Dampflokomotiven der Rbd Erfurt, in den Plänen 316a und 317 im Zugdienst (s. „me" 10/84, S. 11).

Quellenangaben

(1) Weisbrod, Müller, Petznick: Dampflokarchiv Bd 1 und 2; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982, 3. Auflage
(2) Unterlagen aus dem Betriebsarchiv der Rbd Erfurt
(3) Tagebuchaufzeichnungen von Lokomotivführer Fritz Koch, Sammlung Bernd Köllner, Saalfeld
(4) Unterlagen aus der Sammlung des Verfassers
(5) Verschiedene Betriebsbuchauszüge, Sammlung W. Müller, Magdeburg

mosaik

4 39 1034 des Bw Saalfeld im Bw Leipzig West als Wendelok, März 1971

5 Der Personenzug 4009 mit einem Ersatztrain verläßt Camburg in Richtung Saalfeld mit der Lok 41 1057, Juni 1973.

6 Der Durchgangsgüterzug 55445 nach Saalfeld mit der Lok 41 1150 in der Nähe von Porstendorf, August 1982

7 Die 41 1036 vor dem Personenzug 4009 Leipzig–Saalfeld in Jena Saalbahnhof Ende Januar 1978

8 Am 20. Februar 1983 brachte die 218 031 den P 3003 von Halle nach Camburg, und die 41 1225 übernahm ihn zur Weiterfahrt nach Saalfeld.

Fotos: Verfasser (5 bis 8); D. Wünschmann, Leipzig (4)

4



5



6



7



8

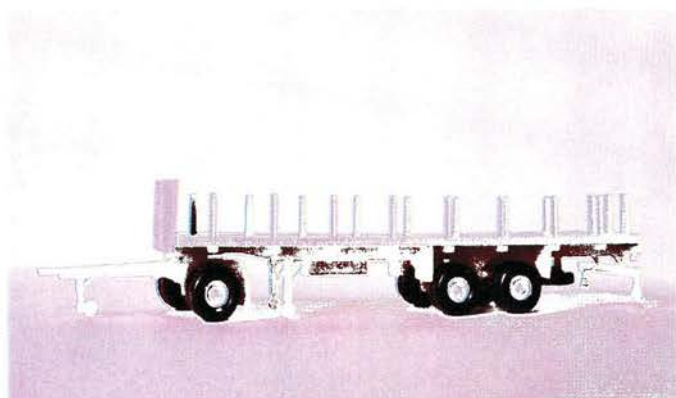




modell eisenbahner poster

41 1130
Camburg 1983
Foto: W. Drescher









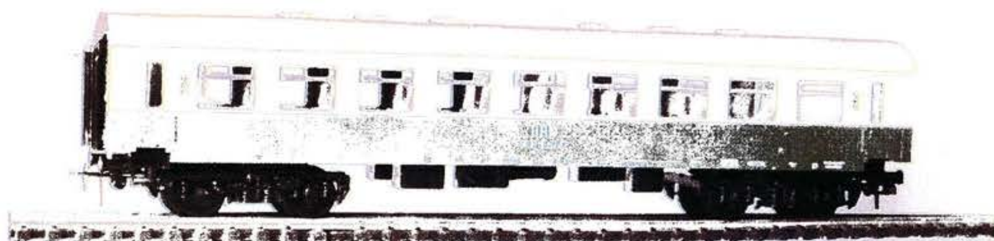


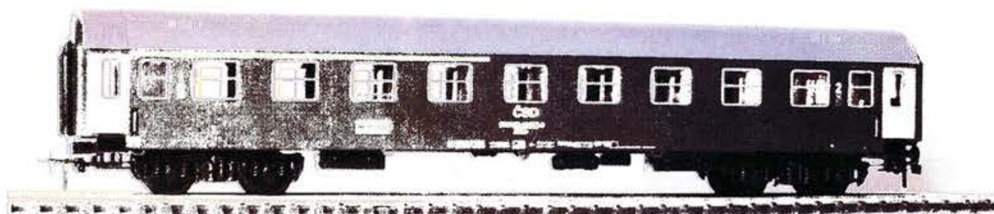
Wir stellen vor:

H0-Modelle von PreFo

Bereits im Heft 5 angekündigt: die Messeneuheiten. Auf der Basis der auch einzeln angebotenen Sattel-Kupplungsachse entstanden die Modelle Pritschen-Plattformanhänger, Containertragwagen und ELASKON-Tankwagen. Des weiteren erhielten der „Elberfeld 558 360" ein vorbildgerechtes Bremserhaus mit neuem Geländer und filigranen Schlußscheibenhaltern sowie der Bghwe 28-15 266-9 bzw. die Y-Serie der ČSD-Reisezugwagen neue Farbgebungen.

Fotos: J. Stecker, Berlin





Sergeji Dogwillo, Moskau

Sowjetische Modelleisenbahnen aus Kursk

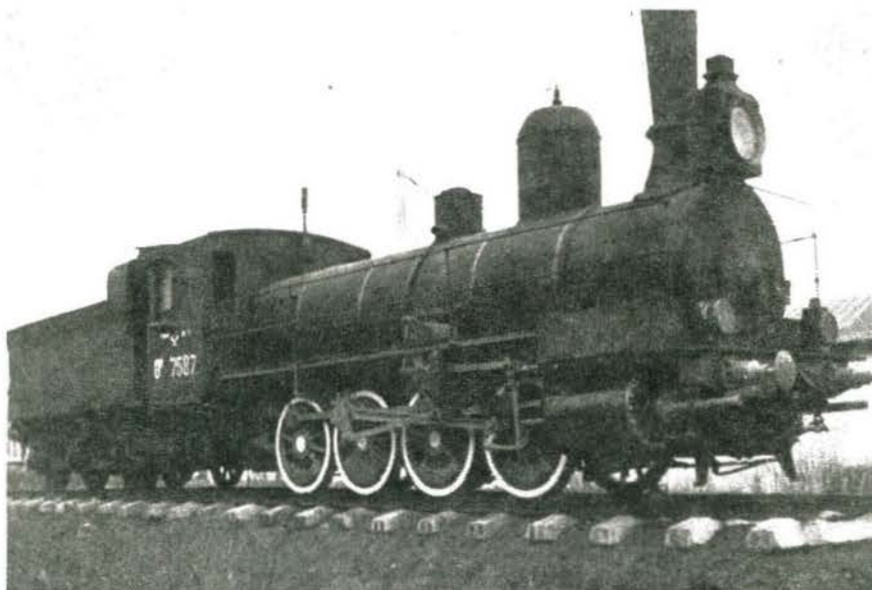
Zu unserer Veröffentlichung im Heft 5/1985, 4. Umschlagseite

Schon Ende der 30er Jahre gab es in der Sowjetunion industriell gefertigte Modelleisenbahnerzeugnisse. Damals stellte der im Moskauer Vorort Serpuchow gelegene Betrieb „Press" ein Sortiment elektrischer Eisenbahnen in der Nenngröße I her. Und diese Modelleisenbahn war, gemessen am damaligen Niveau, qualitativ recht ansprechend. Die Lokomotiven benötigten im Dreischienen-Dreileiter-System eine Wechselstromspannung von 12 Volt. Neben Dampflokomotiven gehörten auch elektrische Triebfahrzeuge sowie zehn zweiachsige Güterwagentypen und ein vierachsiger Personenwagen zum Sortiment. Interessanterweise veröffentlichte damals die Zeitschrift SNANIJE-SILE (Wissen-Macht) erste Beiträge zum Thema Modellbahnbau.

Diese bemerkenswerte Entwicklung fand durch den verbrecherischen Überfall Hitlerdeutschlands auf die UdSSR ein jähes Ende. Der vor allem für das Sowjetvolk so mörderische Weltkrieg und die unvorstellbaren Opfer im Großen Vaterländischen Krieg führten verständlicherweise dazu, daß die kleinen Eisenbahnen alsbald in Vergessenheit gerieten. Es gab Wichtigeres.

Erst Mitte der 60er Jahre bekam der sowjetische Modelleisenbahnbau neue Impulse. Aufgrund der zahlreichen importierten PIKO-Erzeugnisse entstand damals die Idee, ebenfalls Modelle fertigen zu wollen. Schon in dieser Zeit wurde festgelegt, möglichst international gültige technische Normen einzuhalten. Doch die organisatorischen Schwierigkeiten waren erst vor einigen Jahren behoben. Moskauer Modellbauer, die Zentralen technologischen Konstruktionsbüros für Spielzeug (ZKTBI) und der Kursker Betrieb „Stschotmasch" hatten sich nicht nur zusammengefunden, sondern begannen mit der Produktion der ersten Modellfahrzeuge. Seit Februar 1983 entstehen nämlich in Kursk industriell gefertigte H0-Modelle. Dafür notwendige technische Voraussetzungen bzw. Projektierungen konnten im ZKTBI unter Leitung von Karel Proharski geschaffen werden. Übrigens engagiert sich dieser Modelleisenbahnfreund seit mehreren Jahren besonders im Laboratorium für Eisenbahnmodellbau des Moskauer Stadtpalastes der Pioniere und Schüler.

Das in Kursk hergestellte Sortiment besteht zur Zeit aus einem Modell der Dampflokomotive der Baureihe 0ʷ, zwei Vorortpersonenwagen, diversen Zurüstteilen, einem Schienenoval, Trafo, Anschlußleitungen usw.



Heute bereits Denkmal: die Vorbildlok 0ʷ 7587 für das erste sowjetische Lokomotivmodell in der Nenngröße H0
Foto: Verfasser

Die Vorbilder

Die Fahrzeuge der Baureihe 0ʷ gehörten zu den vierachsigen Dampflokomotiven, die ab 1889 zwanzig Jahre lang gebaut wurden. Mehr als 9 000 Lokomotiven dieser Gattung entstanden in 14 Bauarten bzw. durch Rekonstruktion. Die Baureihe 0ʷ ist aber eine der häufigsten gewesen und stand fast 30 Jahre lang im Dienst sowohl auf Haupt- als auch auf Nebenstrecken. Die meisten Maschinen kamen aber von 1925 bis 1935 in Rangierbahnhöfen und bei Werkbahnen zum Einsatz. Dort waren sie noch bis Anfang der 60er Jahre zu sehen. Mehrere dieser Oldtimer erinnern noch heute als Denkmäler an die vergangenen Zeiten (vgl. Heft 8/1984). Die Baureihe 0ʷ wog 53,2 t, hatte einen maximalen Kesseldruck von 12 atü und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die mit drei- bzw. vierachsigen Tendern ausgerüsteten Lokomotiven waren mit Walschaert-Steuerungen (ähnlich der Heusinger-) sowie einige mit Westhinghouse-Bremseinrichtungen versehen.

Wesentlich später, 1924, wurden erstmals die 14 m langen, zweiachsigen Personenwagen gebaut, die jahrelang als typische Vertreter im Vorortverkehr galten. Zahlreiche Wagen besaßen elektrische Ausrüstungen und sind sogar noch in den 60er Jahren unterwegs gewesen.

Die Modelle

Die mit Tenderantrieb versehene Lokomotive ist für das Zweischienen-Zweileitersystem gedacht. Der erste und dritte Tenderradsatz wird über ein dreistufiges Untersetzungsgetriebe angetrieben, wobei die Stromabnahme über zwei Tenderradsätze sowie den ersten, zweiten und vierten Kuppelradsatz der Lok erfolgt. Tender- und Lokgehäuse sind durch Schraubverbindungen befestigt, aber andererseits sind noch zahlreiche Zurüstteile (Leitungen, Griffstangen, Lampen, Kupplungsimitationen) anzukleben. Der Tenderantrieb ist leicht zugänglich. Dazu muß lediglich die Kohlenimitation herausgenommen und das angeklipste Tendergehäuse abgehebelt werden.

Das Dampflokmodell wird im wesentlichen komplettiert geliefert; nur solche Teile wie beispielsweise Dampfdom, Pfeife und Griffstangen sind einzeln beigefügt und noch anzukleben. Als Material wurde Polysterol verwendet. Einschließlich Motor und elektrischer Ausrüstung setzt sich das Modell aus insgesamt 89 Teilen zusammen, wovon 42 durch den Modelleisenbahner anzubringen sind. Obwohl die Beleuchtung nicht vorgesehen ist, bereitet ein nachträglicher Einbau keine Probleme.

Hervorzuheben wären des weiteren das verglaste Führerhaus und die nachgebildeten Kesselarmaturen. Die Räder der dritten Kuppelachse haben vorbildgetreu keine Radkränze, so daß auch kleine Kurvenradien von 380 mm befahrbar sind. Wie in der Sowjetunion üblich, so trägt das Modell an der Pufferbohle, Tenderrückwand und an den Führerhausseiten aufgemalte weiße Loknummern. Ebenso erkennt man am Führerhaus die entsprechenden Angaben zur Bahnverwaltung und das Staatswappen. Gegenwärtig kann der Modelleisenbahner Fahrzeuge der „Moskauer Eisenbahn" bzw. „Südural-Eisenbahn" – allerdings mit ein- und derselben Nummer 0ʷ-274 erhalten.

Nicht ganz vorbildgetreu ist bei dem Lok-Modell die Kohlenladung, denn diese überragt die Seitenwände um 3 mm. Ebensowenig stimmen die Maße des Schornsteins, des Sandkastens und der Tenderradsätze.

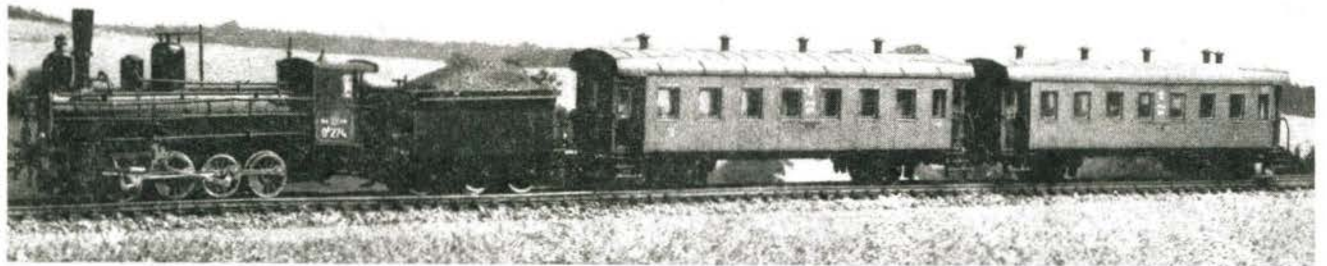
Das Modell des Personenwagens ist bis auf die Kupplungs- und Radsatzteile vollständig aus Polysterol gefertigt, wobei Wagenkasten und Fahrzeugboden in einem Stück gespritzt wurden. Lediglich das Dach läßt sich abnehmen. Außerdem konnte auch eine Inneneinrichtung untergebracht werden. Alles in allem setzt sich jeder Wagen aus 36 Teilen zusammen. Der Wagenkasten hat eine grüne Farbgebung, Rahmen, Bodengruppe, Trittbretter, Türen usw. sind schwarz gefärbt. Das braune Dach verfügt über schwarze Lüfter. Insgesamt sind am Wagenmodell 22 Beschriftungen vorhanden.

Im Handel werden Sets mit zwei unterschiedlichen Gleisarten – entweder Schienenprofil auf Schwellenband und Schotterbettimitationen (mit Radius 440 mm) oder ein dem PIKO-Standardgleis identisches Material (Radius 380 mm) – angeboten. Des weiteren stehen ein Trafo mit 12-V-Gleichstrom bzw. 16-Volt-Wechselstrom zur Verfügung. Der Steuerblock (0,5 A) ist durch Transistoren bzw. eine Schmelzsicherung vor Überlastung und Kurzschluß geschützt.

Bereits Anfang 1983 kamen die ersten 200 Sets in den Handel. Mittlerweile konnten die wesentlichsten qualitativen Mängel behoben werden. Es sind aber lediglich erste Proben industrieller Erzeugnisse, die nach geltenden europäischen Normen in der UdSSR entstehen. Qualitativ können sich diese Modelle noch nicht mit den bekannten PIKO-Erzeugnissen messen, aber sie eröffnen dem Modellbauer gute Alternativen. Bisher stellt nämlich nur die US-amerikanische Firma CUSTOM BRASS russische bzw. sowjetische Wagenmodelle in der Nenngröße H0 her. Die beschriebenen Fahrzeuge aus Kursk gehören zu einem umfangreichen Modelleisenbahn-Programm. Unter anderen sind noch vorgesehen: eine Variante der Baureihe 0ʷ mit Holzfeuerung, ein zweiachsiger Güterwagen „Tepluschka", ein vierachsiger Ganzmetall-Reisezugwagen sowie einige Gebäudemodelle und weiteres Gleismaterial.

Quellenangaben

(1) B. W. Barkowskow/K. Prohaska/L. N. Ragosin: „Modeli shelesnych dorog", M., Transport, 1980.
(2) W. A. Rakow: „Lokomotiwy shelesnych dorog Sovjetskogo Sojusa. Ot pervych paravosow do sovremennych lokomotivow", M., „Transsheldorisdat", 1956.
(3) A. B. Rabinowitsch/W. P. Stscherbakow: „Rukovodstvo provodniku passashirskych vagonow", M., „Transsheldorisdat", 1950.
(4) B. Stein: „Internationaler Modell-Eisenbahn-Katalog", Symposium Verlag, Esslingen 1978.



Hier nun der vollständige Zug der beiden Modelle, die wir einzeln bereits auf dem Rücktitel des Heftes 5 vorstellten.
Foto: Albrecht, Oschatz

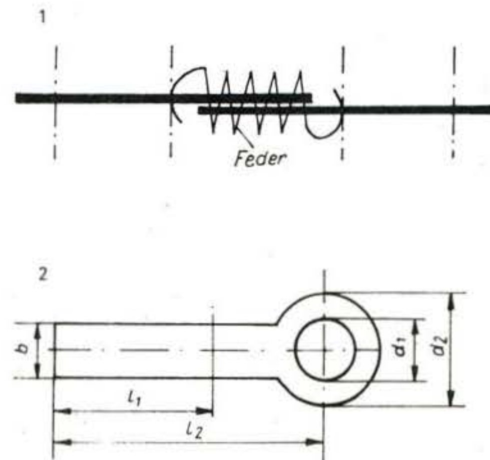
Lok-Tender-Kupplung für die 52er in H0

Mit sehr wenig Zeit- und Materialaufwand kann man den Abstand zwischen Lok und Tender wesentlich reduzieren und ein vorbildgerechtes LüP-Maß erreichen. Die Originalkuppelstange wird durch eine neue, zweiteilige ersetzt. Diese Stange besteht aus 0,5 mm starkem Messingblech. Beide Teile sind durch eine etwa 12 mm lange Feder verbunden, deren Durchmesser so zu wählen ist, daß sich die Stangenteile in die Feder hineinschieben lassen (Abb. 2). Die Stangen können evtl. etwas schmaler zugeschnitten werden. Allerdings sollten die Durchmesser der Ringe, die auf die Haltestifte von Lok bzw. Tender zu schieben sind, erhalten bleiben.

Auf die Herstellung kann hier nicht näher eingegangen werden, weil jeder seine eigenen Methoden des Zuschneidens von Messing hat. Die Maße der beiden Stangenhälften sind auf Abb. 1 ersichtlich.

Durch diesen kleinen Umbau wird der Lok-Tender-Abstand so gering, daß sich die Abdampfrückleitungsrohre von Lok und Tender berühren. Durch die Feder wird der Abstand in Kurven erweitert. Komplikationen entstehen dadurch nicht.

Schüler D. Höhn, Wildau



Joachim Schalipp, Berlin

Schiebebühne in der Nenngröße TT

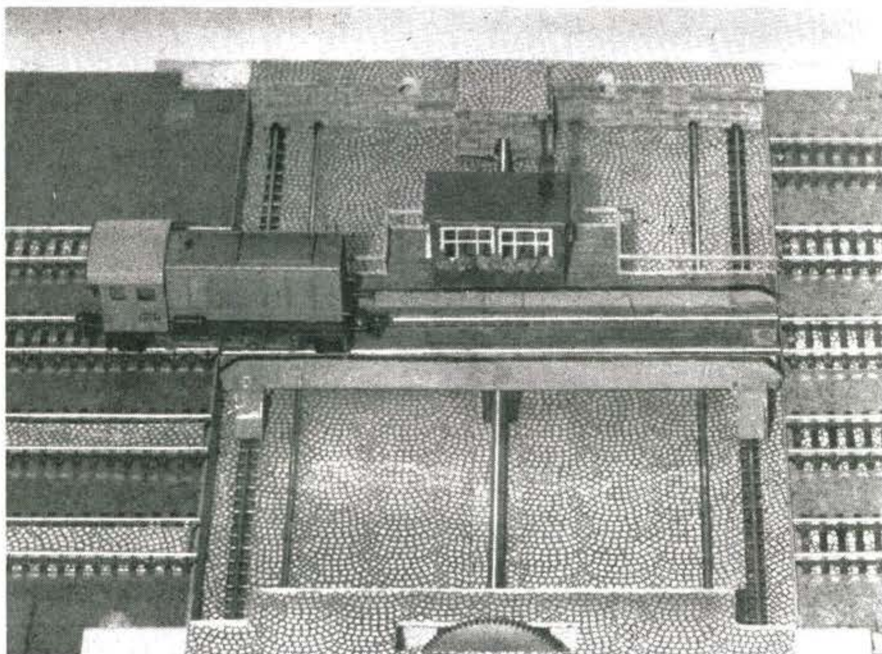
Seit langem beschäftige ich mich mit dem Bau eines Bahnbetriebswerkes für meine Heimanlage. Nachdem ich bereits einen fünfständigen Ringlokschuppen fertiggestellt hatte, mußte ich feststellen, daß eine Drehscheibe für meine Anlage schon nicht mehr in Frage kam. Was nun? Auf ein Bahnbetriebswerk wollte ich nicht verzichten. Im „me" 1/1954 fand ich dann einen Beitrag über den Bau einer Schiebebühne.
Nachteilig war jedoch, die Dampflokomotiven nicht um 180° drehen zu können. Dazu baute ich nachträglich eine Kehrschleife ein.
Zum Bau dieser Schiebebühne ist zu sagen, daß sie auch von „Anfängern" mit etwas Geschick und Geduld ohne Schwierigkeiten anzufertigen ist. Diese Schwebebühne kann in Gemischtbauweise entstehen. Die Einzelteile sollten entweder geklebt oder gelötet werden. Zur Stromversorgung des Gleises auf der Bühne nutzte ich die Laufschienen in der Grube.
Dabei wurde bewußt auf jede Automatik verzichtet. Die Schuppengleise können einzeln über Kippschalter mit Strom versorgt und der Antriebsmotor (12 V) mittels Druckschalter und Polwendeschalter (Kippschalter) bedient werden. Auch auf eine Türschließautomatik habe ich verzichtet, weil lediglich eine einfache funktionsfähige Schiebebühne geplant war.
Eine genaue Beschreibung der Türschließautomatik ist ggf. in den „me" Heften 1 und 2/1954, S. 25 und 61, nachzulesen.

Baugruppe „Antrieb"

Als Erstes wird die Aussparung zur Aufnahme der Zahnräder in die Grundplatte eingearbeitet. Auf die Antriebswelle (2) werden zwei Muttern M4 geschraubt, dann die Kugellager aufgepreßt und das Zahnrad z_1 mit der Radnabe (15) angebaut. Ferner wird die komplette Antriebswelle in die auf der Grundplatte montierten Lagerbockunterteile (3) gelegt und mit den Oberteilen (4) befestigt. Das Zwischenlager (10) mit dem Teil (11) und dem Zahnrad z_2/z_3 ist an der Unterseite der Grundplatte zu befestigen. Danach kann die Konsole (7) angebaut, der Motor mit dem Ritzel z_4 eingelegt und mit dem Spannband (8) befestigt werden. Und schon steht dem ersten Probelauf nichts mehr entgegen.

Baugruppe „Schiebebühne"

Nach der Grundplatte der Bühne (17) werden die Achslager (18 gemeinsam gefertigt und mit den Laufrollen (19), dem Gurtblech (21) und den Gewindebuchsen (22) komplettiert und Gurtblech sowie die Achsen (20) mit einem Teil des Achslagers zu verlöten. Nun sind die Laufrollenlager unter die Bühne zu schrauben, Mitnehmer (23) zu fertigen wie anzubauen. Hier kommt es auf Genauigkeit an, denn sie sind das eigentliche Übertragungsteil zwischen der Bühne und der Antriebswelle. Die Bühne wird mit den Mitnehmern über die beiden Muttern M4 der Antriebswelle geschoben (etwas einfetten), die Laufschienen auf die Grundplatte aufgelegt, ausgerichtet und montiert.
Wenn nach dieser Arbeit die Schiebebühne zufriedenstellend funktioniert, können die Bühne wieder abgehoben und die restlichen Bauteile montiert werden.



Farbgebung
Bühne: brauner imitierter Holzbelag
Seitenträger: grau
Laufrollenlager: grau
Grube: Straßenpflaster (Prägepappe)
Grubenrand: Ziegelmauerwerk (Prägepappe)

Foto und Zeichnungen: Verfasser

Motordaten und Getriebeberechnung

Motor: Typ 3030 Pico
n 7000 min^{-1}
24 pcm
12 V

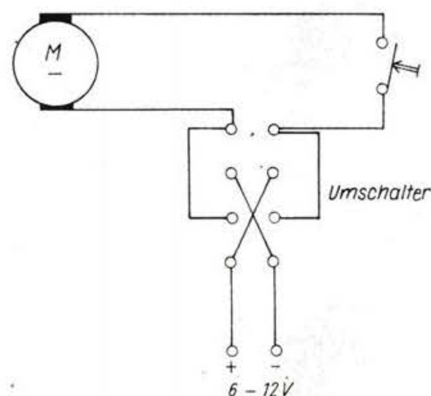
$$n_1 = \frac{z_2 \cdot z_4 \cdot n_4}{z_1 \cdot z_3} = \frac{14 \cdot 14 \cdot 7000}{80 \cdot 80}$$

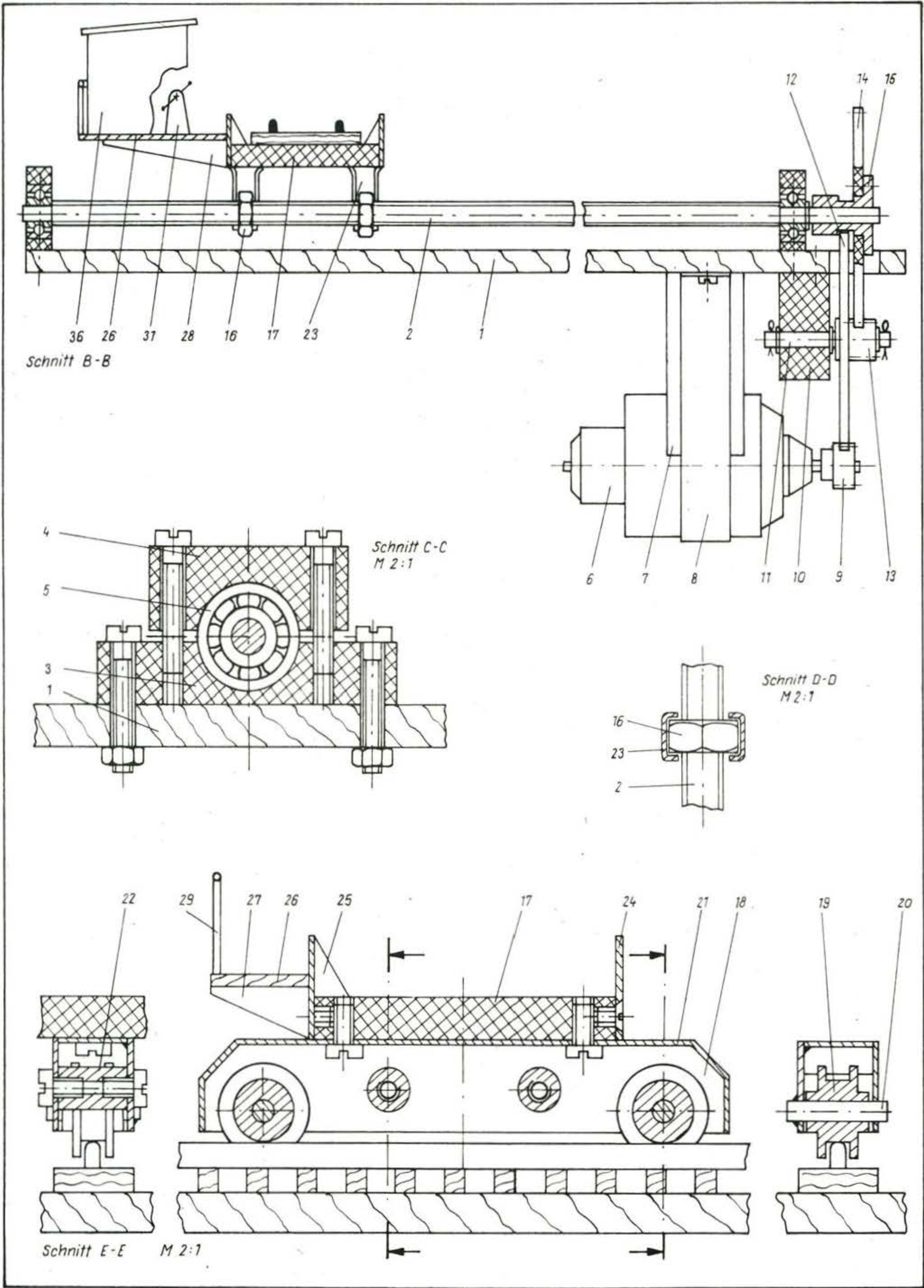
ca. 232 min^{-1}, das entspricht einem Vorschub

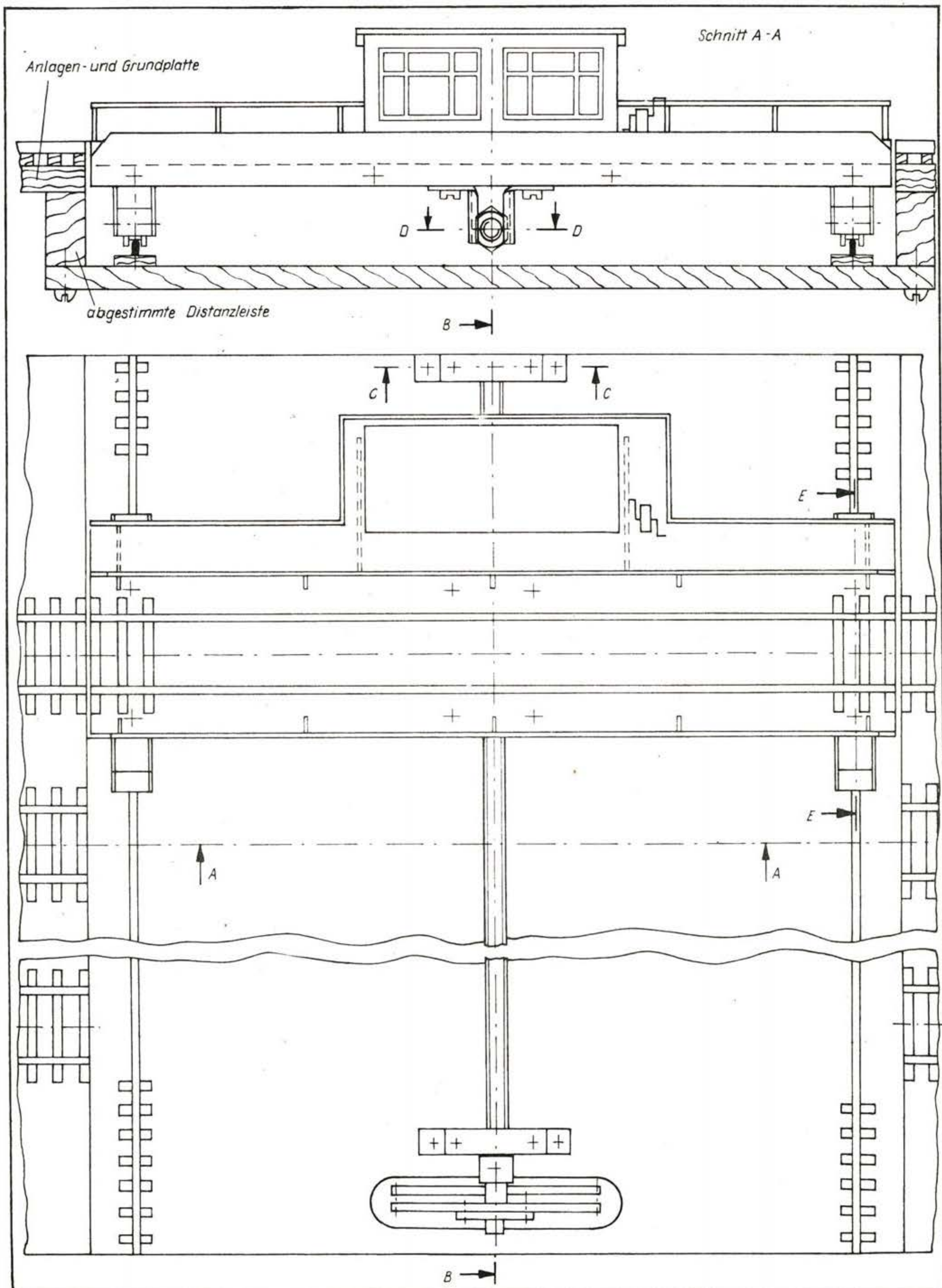
von ca. **162 mm/min**

Legende:
z_1 Antriebszahnrad auf Antriebswelle
z_2 Zahnrad des Zwischenlagers
z_3 Ritzel des Zwischenlagers
z_4 Motorritzel
n_1 Drehzahl der Antriebswelle
n_4 Drehzahl des Motors

Schaltung des Antriebsmotors




12
14
15
36
26
31
28
16
17
23
2
1
Schnitt B-B
6
7
8
11
10
9
13
4
5
3
1
Schnitt C-C
M 2:1
Schnitt D-D
M 2:1
16
23
2
22
29
27
26
25
17
24
21
18
19
20
Schnitt E-E
M 2:1


Schnitt A-A
Anlagen- und Grundplatte
D
D
abgestimmte Distanzleiste
B
C
C
E
E
A
A
B

Stückliste für Bauplan Schiebebühne in TT

Teil-Nr.	Stck.	Benennung	Maße	Werkstoff
1	1	Grundplatte	178 × 240[1] × 4	Sperrholz
2	1	Antriebswelle	M4 235 lg.	Ms
3	2	Lagerbockunterteil	30 × 6 × 5	Hgw
4	2	Lagerbockoberteil	20 × 8 × 5	Hgw
5	2	Kugellager, TGL 2981, Typ 623	10 × 3	handelsübl.
6	1	Motor, Pico 12 V, Typ 3030		handelsübl.
7	1	Konsole	27 × 34 × 15	Holz
8	1	Spannband	132,5 × 10 × 0,5	Ms
9	1	Motorritzel, z_4, 14Z.	Mod. 0,5	handelsübl.
10	1	Zwischenlager	20 × 15 × 10	Hgw
11	1	Achse	Rd. 3, 23 lg.	St
12	1	Zahnrad z_2, 80 Z.	Mod. 0,5	handelsübl.
13	1	Ritzel z_3, 14 Z.	Mod. 0,5	handelsübl.
14	1	Zahnrad z_1, 80 Z.	Mod. 0,5	handelsübl.
15	2	Radnabe	Rd. 15, 12 lg.	St.
16	2	Mutter M4		handelsübl.
17	1	Bühne (Grundplatte)	160 × 30 × 4	Hgw
18	4	Achslager	52 × 9 × 0,5	Ms
19	4	Laufrolle	Rd. 9,6,7 lg.	Ms
20	4	Achse	Rd. 2,10 lg	Ms
21	2	Gurtblech	64 × 7 × 0,5	Ms
22	4	Gewindebuchse M2	7 lg.	handelsübl.
23	4	Mitnehmer	6 × 20 × 0,5	Ms
24	2	Seitenträger	160 × 10 × 0,5	Ms
25	10	Knotenblech	6 × 3 × 0,5	Ms
26	1	Laufsteg	160 × 30	Pappe
27	2	Konsole 1	5 × 10 × 0,5	Ms
28	2	Konsole 2	5 × 25 × 0,5	Ms
29		Geländer		Plast
30	1	Maschinenhaus aus Mamos-Bausatz Bahnsteigsperre 3/37		
31	1	Handwinde	Draht 0,5	Ms
			2 × 5 × 8	Holz
	8	Befestigungsschraube	M2 × 12	handelsübl.
	4	Befestigungsschraube	M2 × 8	handelsübl.
	8	Befestigungsschraube	M2 × 3	handelsübl.
	4	Senkschraube M2 × 4		handelsübl.
	8	Senkschraube M2 × 5		handelsübl.
	14	Mutter M2		handelsübl.
	3	Unterlegscheibe U3		handelsübl.
	2	Splint 1 × 8		handelsübl.
	2	Laufschiene aus TT-Material		handelsübl.
	1	Bühnengleis aus TT-Material		handelsübl.

[1] Grundplattenlänge bei fünfgleisigem Anschluß, ansonsten beliebig

„Steckbare" Formsignale

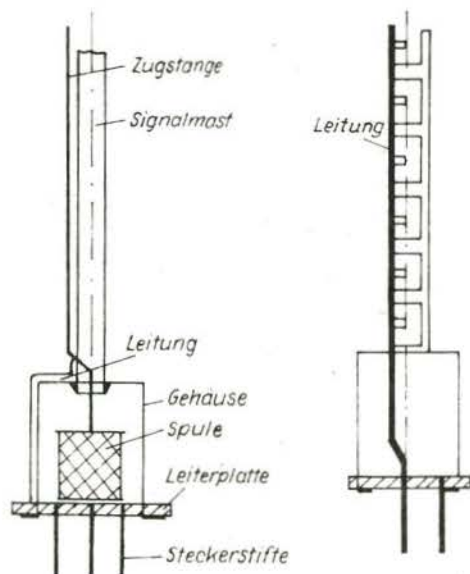
Die handelsüblichen Formsignale in der Nenngröße H0 (beleuchtet, ohne Zugbeeinflussung) können relativ leicht beschädigt werden. Deshalb empfiehlt es sich, diese Signale umzurüsten, um sie leichter zu befestigen, d. h. aufstecken zu können. Dies ist insbesondere auf Spielanlagen bzw. bei Reparaturen derartiger Signale zweckmäßig. Als Steckvorrichtung eignen sich dafür Röhrenfassungen, die in Elektronik-Bastelgeschäften erhältlich sind.

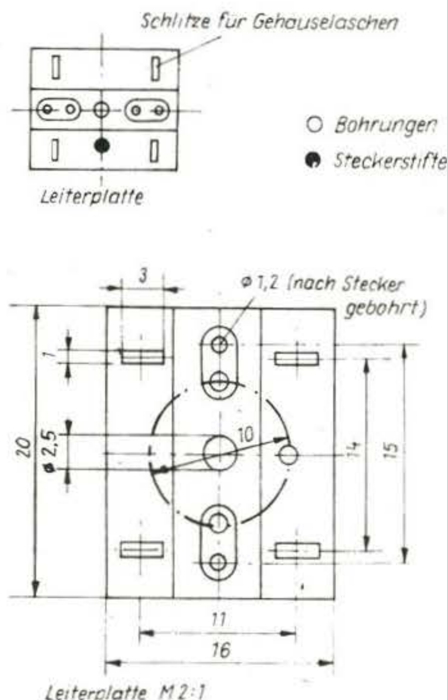
Zunächst sind die vorhandene Grundplatte mit den Klemmanschlüssen vollständig zu demontieren und die feinen Spulenanschlüsse vorsichtig abzulöten. Danach wird die Grundplatte so zurechtgeschnitten, daß sie nur noch als Spulenflansch wirkt. Die im Signalmast verlaufende Leitung für die Signalbeleuchtung muß ebenfalls ausgebaut, außerhalb des Mastes verlegt sowie mit den Trittstegen festgeklemmt werden. Dazu sind die Stege einfach umzubiegen. Bereits hierdurch verbessert sich der Gesamteindruck des Signals. Des weiteren ist eine Leiterplatte anzufertigen, wobei man die Maße für die einzusetzenden Stecker der verwendeten Fassung anpaßt. Die Montage kann erst beginnen, wenn die Bohrungen und Schlitze angebracht wurden.

Die drei erforderlichen Stecker (kleine Nägel ohne Köpfe oder Messingdraht usw.) werden in die Leiterplatte eingepreßt und mit dem Leiterzug verlötet sowie die Spule genau mittig auf die Leiterplatte geklebt. Danach sind die Spulenanschlüsse in die entsprechenden Bohrungen der Leiterplatte zu stecken und mit den Leiterzügen zu verlöten. Sobald die Leiterplatte auf den Signalfuß gesteckt wird, kann man die Laschen des Gehäuses umbiegen, die am Mast herabführende Leitung in die Leiterplatte einführen und wie eine der umgebogenen Zungen anlöten.

Dem Vorbild entsprechende Schilder und Kennzeichen verbessern den Gesamteindruck dieses modifizierten Formsignals.

K. Moysich, Bautzen



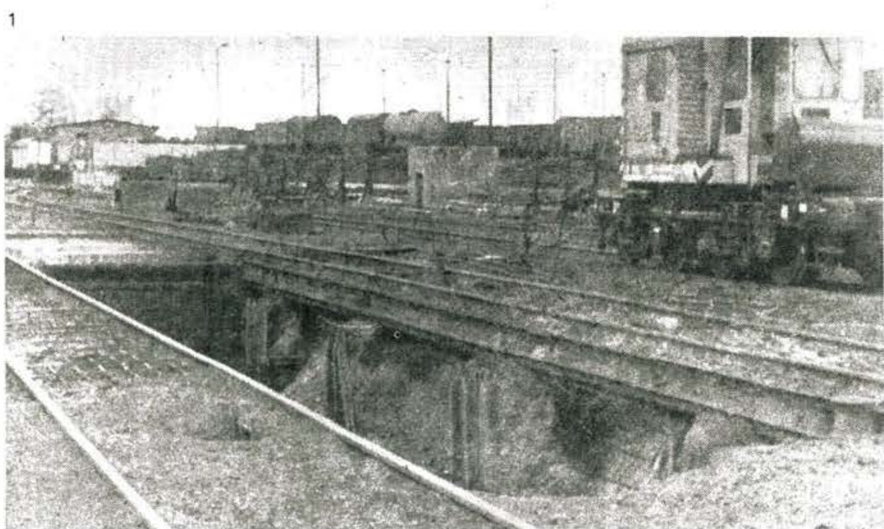


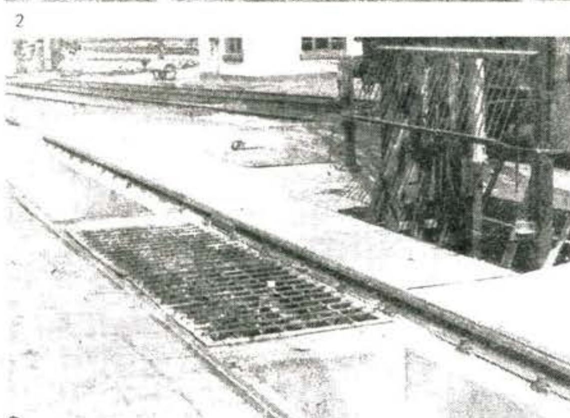
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

Das gute Beispiel

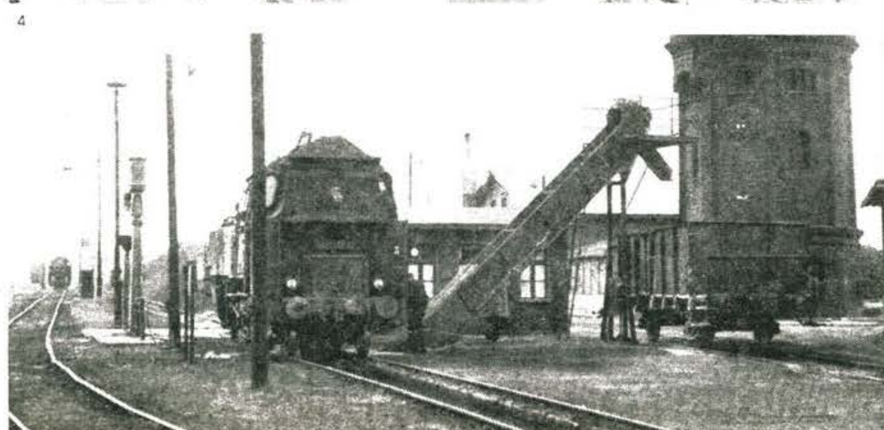
Bahnbetriebswerke
Fortsetzung aus Heft 4/1985

Unsere Dampflokomotiven müssen nach absolviertem Dienst ihre Vorräte ergänzen. Vorher sind aber noch die Verbrennungsrückstände wie die „Lösche" aus der Rauchkammer sowie Asche und Schlacke aus dem gefüllten Aschekasten zu entfernen. Wir fahren deshalb zum sogenannten Schlackensumpf.
Der Aschekasten läßt sich relativ leicht entleeren. Man öffnet die entsprechenden Klappen, und Asche sowie Schlacke fallen in den Schlackensumpf. Weitaus anstrengender ist jedoch das Reinigen der Rauchkammer. Die Lösche kann nämlich nur manuell, d. h. mit der Schaufel, aus der Rauchkammer gekratzt werden.
Selbstverständlich nimmt ein einfacher Schlackensumpf nicht unendliche Mengen auf. Grund genug, ihn – wie auf Abb. 1 rechts ersichtlich – mit dem Greifer zu entleeren.
Allerdings sind in den meisten Bahnbetriebswerken Schlackengruben vorhanden, die aufgrund der anfallenden Mengen einfach ständig von den Rückständen befreit werden. Dies ist aber nur möglich, wenn Schlackenaufzüge bzw. Schlackenkrane vorhanden sind. Hierbei gibt es verschiedene technische Lösungen. Die auf den Abb. 2, 3 und 4 vorgestellten Aufzüge sind nur einige der zahlreichen Varianten. Allerdings ist in diesen Fällen ein spezielles „Schlackengleis" notwendig, wo ein für den Abtransport dienender O-Wagen bereitsteht. Diese Szenerie im Modell nachzuempfinden, das dürfte, wie die Arbeitsgemeinschaft 2/12 Zittau auf ihrer Gemeinschaftsanlage (vgl. „me" Heft 1/1984, S. 16) beweist, eine sehr reizvolle Aufgabe sein. Übrigens verfügt die auf Abb. 5 wiedergegebene Anlage über eine Besonderheit: Schlacke und Rauchkammerlösche fallen in einen Kasten, der mit einem Bockkran zum Schlackewagen transportiert und dort ausgekippt wird.
Beim Betrachten der Abbildungen sind sicher die Wasserkrane aufgefallen. Meistens wird nämlich während des Entschlackens durch das Personal möglichst der Wasservorrat ergänzt. Und wer sein Modell-Bahnbetriebswerk so richtig vorbildgerecht nachgestalten will, der sollte keineswegs auf den Untersuchungskanal verzichten. Schließlich ermöglicht es vor allem diese Einrichtung, das Lokfahrwerk zu kontrollieren. Übrigens befinden sich in den meisten Fällen in der Nähe des Kanals auch das Magazin, das Öl- und das Materiallager.
Doch halt, beinahe hätten wir das wohl attraktivste Bauwerk vergessen: den Wasserturm. Oftmals versorgt er nicht nur das Bahnbetriebswerk, sondern auch den gesamten Bahnhof und bisweilen sogar den Eisenbahnbetriebsort mit Wasser. Häufig in unmittelbarer Nähe des Bahnbetriebswerkes gelegen, verleiht er diesem sogar ein unverwechselbares Aussehen.

1


2


3


4


1 Schlackensumpf in Engelsdorf, 1984

2 / 3 / 4 Schlackensumpf, beidseitig Untersuchungskanal / Schlackenaufzug mit bereitgestelltem Schlackenwagen, beide Aufnahmen Leipzig Süd, 1984 / Schlacken-Schrägaufzug mit Schlackenwagen, Salzwedel, 1974

Übrigens können wir – wie beispielsweise in Falkenstein (V). – Wassertürmen nicht nur in typischen Flachland-Regionen begegnen. Wer also Eisenbahnszenen im Mittelgebirge nachempfindet, muß glücklicherweise nicht auf den Wasserturm verzichten. Außerdem sind entsprechend gut detaillierte Modelle handelsüblich. Die auf den Abb. 6 und 7 zu sehenden Wassertürme stellen zwei architektonisch abwechslungsreiche Konstruktionen, wie u. a. auch einen typischen Vertreter aus der Länderbahnzeit, vor.

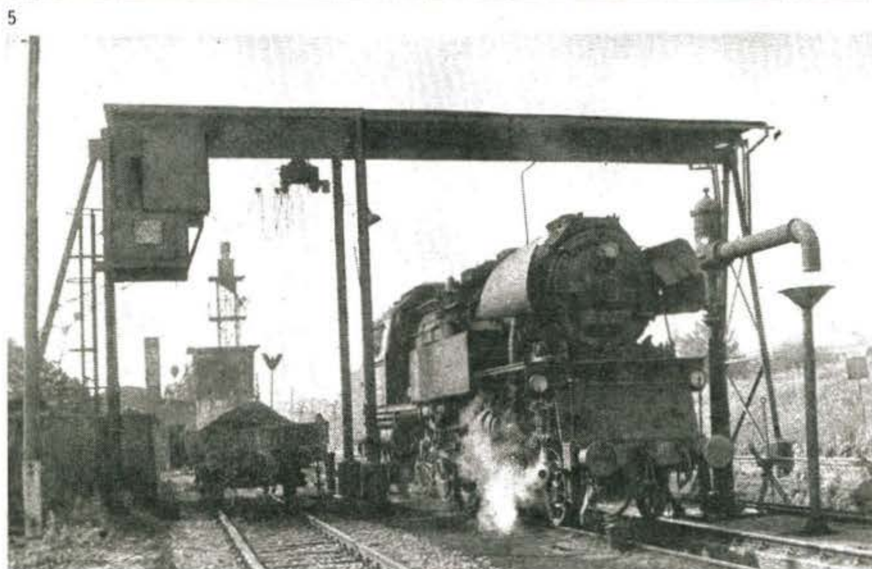
Unsere Lokomotive ist jetzt eigentlich mit allen notwendigen Betriebsstoffen ausgerüstet. Bis auf die Sandvorräte! Wie der Sand in die Lokomotive gelangt, lassen die Abb. 8 und 9 erkennen. Vor vielen Jahren war das Modell eines Sandturms zwar noch handelsüblich, heute bleibt wohl meist nur der Selbstbau, was aber unter Verwendung von Kleinstprofilen selbst für einen ungeübten Bastler keine Probleme aufwerfen dürfte.

Wir könnten jetzt eigentlich das Bahnbetriebswerk verlassen und an den nächsten Zug fahren. Aber schicken wir die Lokomotive zunächst lieber in den Lokschuppen und übergeben sie dem nächsten Personal. Theoretisch bliebe uns der Weg über Weichenstraßen, die Schiebebühne oder die Drehscheibe, um in den Lokschuppen zu gelangen. Bei mehrgleisigen Rechteckschuppen würden sich beispielsweise Weichenstraßen anbieten. Die gelegentlich im Modell vorgestellten Schiebebühnen sind relativ selten, aber durchaus wert, nachgebaut zu werden – (siehe S. 23ff dieser Ausgabe).

Doch bleiben wir bei den Drehscheiben, den eindruckvollsten Einrichtungen eines Bahnbetriebswerkes. Sie entstanden vor allem dort, wo Schlepptenderlokomotiven wenden mußten, um mit der „Esse voran" an die Züge fahren zu können. – Also ist es eine Frage der Höchstgeschwindigkeit. In diesem Zusammenhang erscheint die auf Abb. 10 gezeigte Drehscheibe als eine besondere Abart: die Drehscheibe ohne Grube! Wäre das nicht ein Modellvorschlag?

Immerhin könnte man bei dieser Son-

5



6



7



8

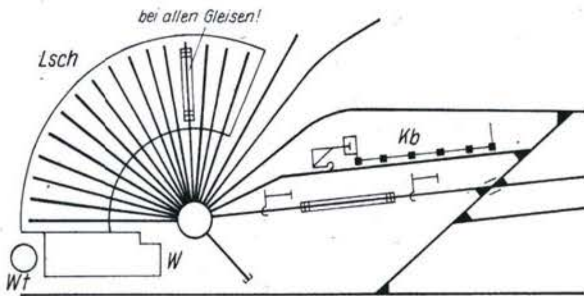


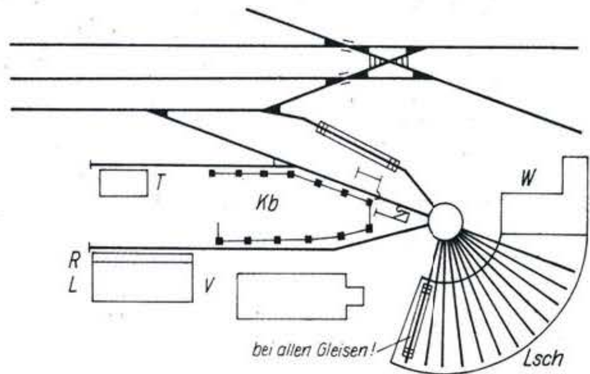
5 Schlackenkanal mit Kasten und Bockkran, Altenburg, 1977

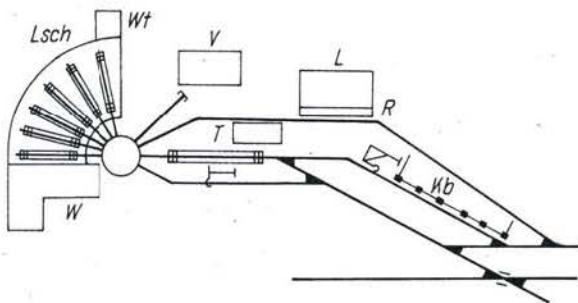
6 / 7 Wassertürme in Pretzsch, 1983, und Falkenberg (E.), 1984

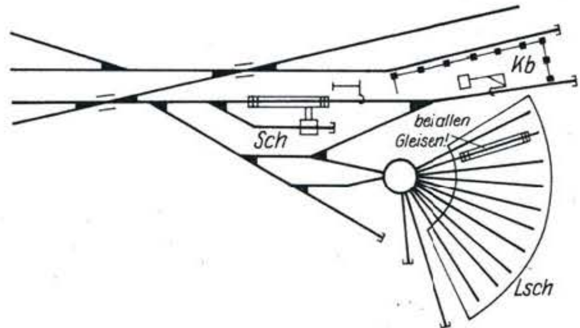
8 / 9 Sandturm in Leipzig West, 1978 / Sandturm in der Ausführung für Dampf- und Diesellokomotiven, Leipzig Engelsdorf, 1984

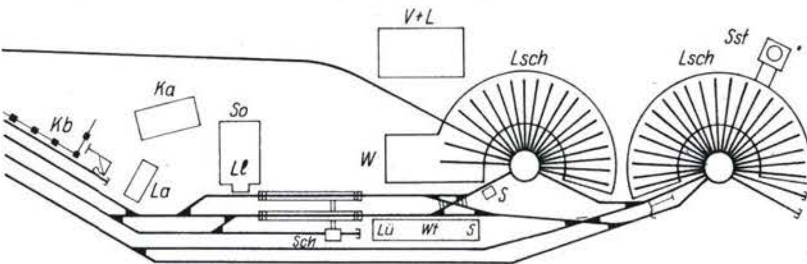
10 Drehscheibe ohne Grube, Camburg, 1980











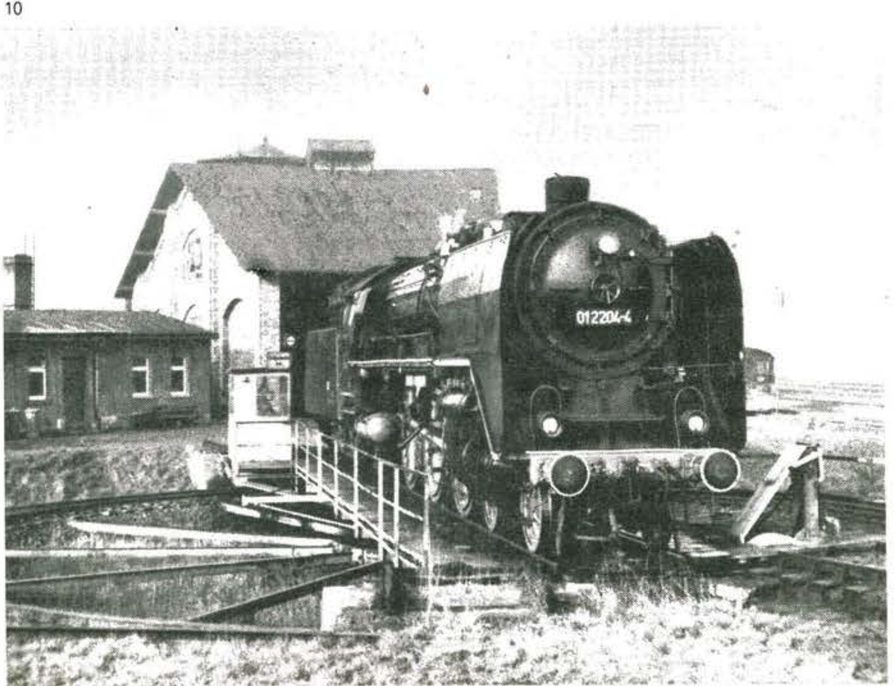
Abkürzungen und Zeichenerklärungen

Ka	Kantine	So	Sozialgebäude
Kb	Kohlenbansen	Stw	Stellwerk
La	Labor	T	Tankanlage
L	Lagergebäude	V	Verwaltung
Ll	Lokleitung	WB	Wärterbude
Lsch	Lokschuppen	Wt	Wasserturm
Lü	Lokübergabestelle	W	Werkstatt
R	Rampe		Wasserkran
S	Sandturm		Kohlenladekran
Sch	Schlackenaufzug		Kanal, Arbeitsgrube
Sst	Schornstein		

9



10



derbauform auf die sehr kompliziert herzustellende Drehscheibengrube verzichten. Faszinierend ist jedoch immer das von der Drehscheibe ausgehende Gleisgespinnst, das in den meisten Fällen in einen Ringlokschuppen führt. Und wen hat diese Stimmung in einem Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen wie beispielsweise auf Abb. 11 noch nicht begeistert? Wohl oder übel träumt jeder Modelleisenbahner einmal davon, das emsige Treiben dort nachzugestalten. Aber nicht immer reicht der zur Verfügung stehende Platz. Oder die Ringlokschuppen müssen als „reine" Eigenbauten entstehen, weil sich nur wenige industriell gefertigte Teile verwenden lassen. Andererseits eignen sich die handelsüblichen Lokschuppen-Bausätze, um relativ mühelos die auf den Abbildungen 12 und 13 dargestellten Vorbildszenen zwei- und dreigleisiger Lokschuppen nachzubilden. Dabei sollten wir allerdings nicht den typischen Werkstattanbau vergessen. Denn dort befinden sich meistens die Diensträume der Verwaltung, Umkleideräume, sanitäre Einrichtungen u. a.

Ja, und mit den Hochbauten wären dann auch die wichtigsten, insbesondere sichtbaren Einrichtungen eines Bahnbetriebswerkes vorgestellt. Trotzdem bleiben noch zahlreiche Details, auf die man – wie auf das Salz in der Suppe – nicht einfach verzichten sollte: Lokdienstleitung, die Lokübergabestelle, das Labor, verschiedene Werkstätten, Lager, die beim großen Vorbild so wichtige Kantine und, und...

Wer noch vorbildgerechter bauen will, der könnte sich den in Bahnbetriebswerken abgestellten „Hilfs-" oder „Feuerlöschzügen" zuwenden. Es sind besonders reizvolle Objekte; und kann man eigentlich ein als Hilfszuglok „ausgemustertes" Modell noch sinnvoller verwenden?

Wie gesagt, es gibt sehr viele Anregungen. Vielleicht gehen Sie bei der nächsten DMV-Sonderfahrt mit Besichtigung eines Bahnbetriebswerkes auf eine ganz spezielle Fotojagd und fangen gerade die wichtigen kleinen Details ein. Viel Spaß!

Dieser Beitrag wird mit der Folge „Das Modell-Bahnbetriebswerk" fortgesetzt.

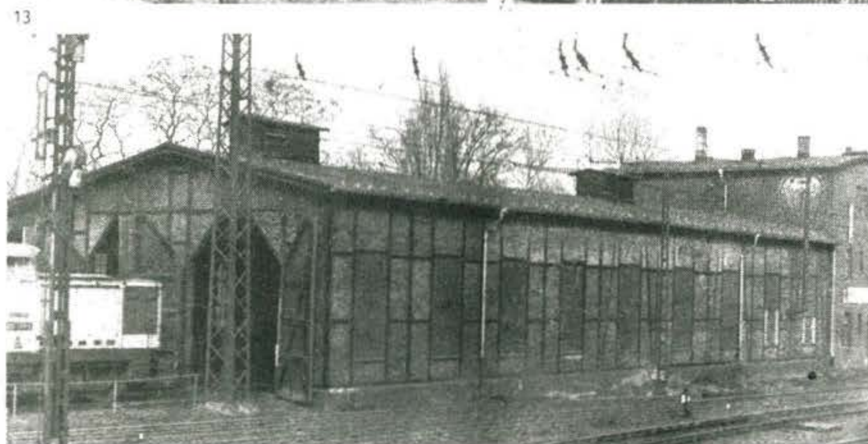
11



12



13



14



11 Ansicht eines kleinen Bahnbetriebswerkes mit Drehscheibe und Ringlokschuppen, Torgau, 1984

12 / 13 Zwei- bzw. dreiständige Lokschuppen in Narsdorf und Borna, 1984

14 Drehscheiben-Wärterhäuschen in Leipzig Süd, 1984

Fotos: M. Malke, Leipzig (4, 6, 8, 10, 11), W. Bahnert, Leipzig (1, 2, 3, 5, 7, 9, 12, 13, 14)

Fahrzeugoberteile verbessert

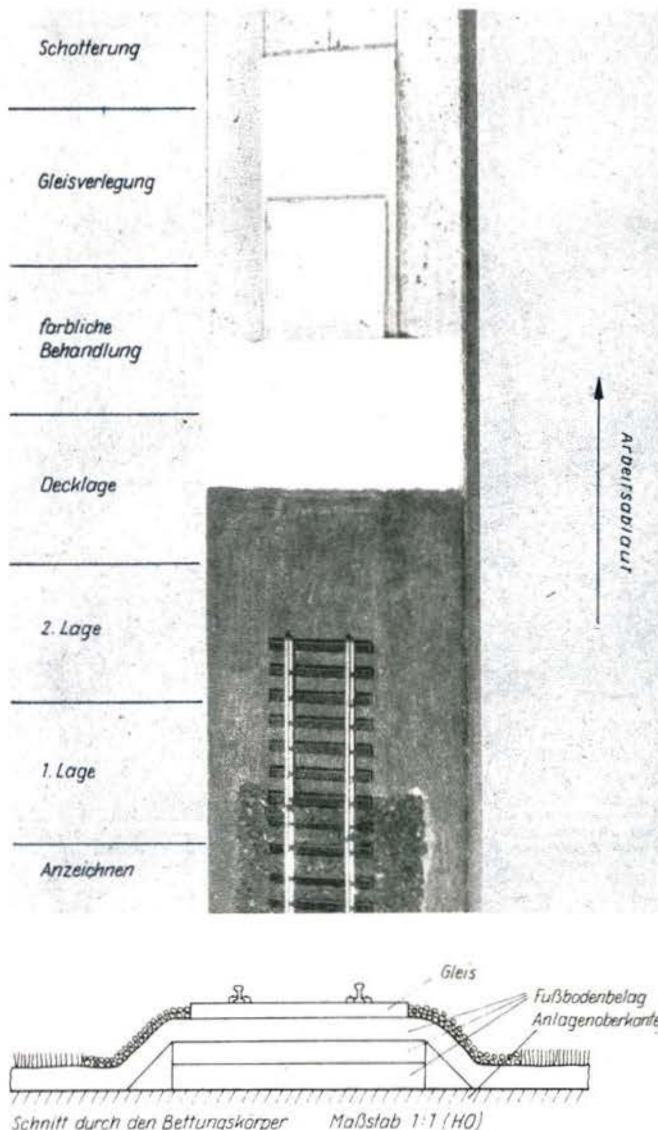
Es empfiehlt sich, Fahrzeugoberteile unter Zugabe grauer Farbe zu spritzen, und damit etwas zu brechen. Schließlich sind die Lokomotiven beim Vorbild auch nicht lackschwarz ... Beispielsweise können die Gehäusemodelle mit Verdünnung überspritzt werden, in der sehr wenig graue Farbe aufgelöst ist. Nasse Tenderseitenwände – wie wir sie vom Wassernehmen her kennen – lassen sich durch etwas Silikonöl nachempfinden. Nur muß dieser Vorgang gelegentlich wiederholt werden. Da eine solche Farbbehandlung vorbildgetreuer Modelle irreversibel ist, sollte man vorher an geeigneten Objekten üben.

U. Schulz, Neubrandenburg

Bettungskörper hergestellt

Der nachfolgend beschriebene Oberbau wurde auf der Gemeinschaftsanlage der AG 1/40 Berlin erprobt und kommt jetzt ausnahmslos zur Anwendung. Er eignet sich besonders dort, wo man Wert auf eine Schalldämmung legt. Als Material wird der Schaumstoff-Fußbodenbelag ZN 960 für Bäder verwendet, den der Handel in mehreren Farben und Dekors anbietet. Als Klebstoffe eignen sich KWP-Fußbodenkleber und Pelasal AM 73. Der Oberbau wird entsprechend der auf den Abbildungen 1 und 2 dargestellten Schritte für die Nenngröße H0 hergestellt. Dabei sind sowohl höhere als auch flachere Bettungskörper möglich. Zwischen Untergrund und dem Bettungskörper empfiehlt es sich, zweckmäßigerweise mit KWP-Fußbodenklebstoff zu arbeiten, während für die einzelnen Lager besser Pelasal AM 73 geeignet ist. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Dekorseite nach oben oder nach unten gelegt wird.
Will man eine Schalldämmung erzielen, sollte die oberste Lage des Schaumstoffs breiter als der Bettungskörper sein (siehe Abb. 1). Ansonsten würde der geklebte Schotter zwischen Gleis und Anlage eine Schallbrücke bilden. Der große Vorteil des Fußbodenbelags gegenüber herkömmlichen Materialien besteht darin, daß er einfach zu verarbeiten ist. Streifen für Weichenstraßen und Gleisbögen können mit Kugelschreiber oder Filzstift leicht angezeichnet, ausgeschnitten und aufgrund der Flexibilität des Materials in der Lage noch gut korrigiert werden.

D. Harnisch, Berlin



Schnitt durch den Bettungskörper Maßstab 1:1 (H0)

forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Su. „der modelleisenbahner" Jg. 1–28, H0-Dampfloks, Eisenbahnlit.
Biete N BR 55, leicht defekt.
Sakschewsky, 8400 Riesa
Blumenstraße 6

Verk. „der modelleisenbahner" Jg. 1954–70, Heft 0,50 M.
W. Lippold, 9630 Crimmitschau
Gärtnerweg 1

Suche Spielzeug-Modellstraßenbahn-Austausch, Autos, Feuerwehr, Pilz-Schienenprofile, Reisezugwagen-Archiv, 03 Schicht, Straßenbahnschriften u. a.
Biete Abziehbilder „DR", Fensterimitationen, Stadtwappen für Modellstraßenbahn H0, alles 0,30 M, u. a.
Gasch, 8270 Coswig
Lindenstraße 10

Biete „Brandenbg. Städtebahn", „Windbergbahn", „Ellok-Archiv", Dampflok-Archiv II u. IV, „Rübelandbahn", H0 BR 03 Piko.
Suche H0 BR 42, 80, 81, 84, 91, 118 blau, Vollsichtk. ETA 177, SKL o. Bausatz, „Rügensche Kleinb.", „Sonneberg-Probstzella" (nur Tausch).
Wünsche, 8812 Seifhennersdorf
Hohlfeldweg 06

Biete „Schmalspurb. in Sachsen".
Suche „Steilr. ü. d. Thür. Wald", Kursbuch (vor 1960).
Richter, 8505 Neukirch
Am Lehrlingsheim 2

Suche „der modelleisenbahner" Jg. 1957 u. 1966–72, Heft 12/73 u. 2/74.
B. Rohnke, 6120 Eisfeld
Bahnhofstraße 18

Suche Dampflok-Archiv Bd. 1, 2, 3, auch einzeln, u. „Diesellok-Archiv".
Biete Straßenbahn-Archiv Bd. 1, 2, 3, „Geschichte d. Dresdn. Strab.", „Schmalspurbahnen in Sachsen", DLA Bd. 4, H0-Tfz. BR 24, 41, 64, 75, 106, 185.
R. Hendrich, 8250 Meißen
Philipp-Müller-Straße 24a

Biete H0 2 × 94^{20-21}, 38^{2-3}, 2 × 89^{253}, 2 × Kö (alles Eigenb.), 2 × 66, 3 × 89, 2 × 64, 2 × 24, 2 VT 135, 75 (Umbau).
Suche H0 84, 91 u. a. Loks, HERR-Schmalspurzug, Kleinserien-Modelle, Wagen u. Literatur.
J. Veit, 9166 Thalheim
R.-Breitscheid-Straße 45

Biete H0 BR 01, 89,– M, „Bilder v. der Eisenbahn" (1), 15,– M, „Die Eisenbahn in Wort und Bild", 2 Bd., v. Czygan (1928).
Suche H0 BR 106, BR 211/42 u. a. Elloks in H0, Eisenb.-Jahrb. 1970–1974, 84, „me" 1978–83, „Modellbahnlexikon", „Reisezugwagen-Archiv", „Ellok-Archiv", Pilzgleis.
Heinecke, 4500 Dessau
Wilhelm-Bieser-Straße 14

Biete „Modellbahn-Elektromechanik" (G. Feuereißen) und „Modellbahn – Pflege und Wartung" (K. Müller).
Suche „Die Windbergbahn".
W. Schmidt, 4020 Halle
E.-M.-Arndt-Straße 5

Biete „Straßenb.-Archiv 3", „Brandenb. Städtebahn", „Rübelandb.", „Rügensche Kleinb.", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", D-Archiv u. Modellb.-Elektr., „Umzeichn.-Plan der Deutsch. Reichsbahn-Gesellsch.", „Links u. re. der kleinen Bahnen", „Bilder v. d. Eisenb. II", „BR 44".
Suche „Straßenb.-Archiv 2", „Triebw.-Archiv", „Schmalspurb. in Sachsen", Kursbuch v. 63, Neuerscheinungen ab III. Quartal 1984.
Damm, 1160 Berlin, Rathenaustraße 28

Biete TT M 61 alt, T 134 rot, BR 23, 35, je 50,– M, H0 01.5, 90,– M; 03, 41, 116,– M, 50, 60,– M, 81, 45,– M, 89, 50,– M, SKL, 30,– M, 91, 150,– M, Fahrw. m. WT BR 42, 50,– M u. a. $H0_e$-Wagen („tm" u. Eigenb.), je 15,– M.
Suche TT E 70 br., BR 1020, BR 221 elfb./bl., H0-ETA 177/178, VT 33 DB, Lok 01 504, Zementsilowagen, $H0_m$ BR 99, Güterwagen (HERR).
Franz Klenner, 7582 Bad Muskau, Schmelzstraße 1

Biete Messerschmidt „Lokomotiven aus Esslingen".
Suche Dampflok-Archiv 3, „Baureihe 01", „Von Sonneberg nach Probstzella", „Schiene, Dampf und Kamera".
Reichert, 2110 Torgelow -Drögeheide
Fichtenstraße 36

Biete zum Verkauf bzw. Tausch geg. Eisenbahnlit. u. Modellbahnartikel H0/$H0_m$, Ellok-A., 24,80 M, Dampflok-A., Bd. 2 u. 4, je 19,80 M, Schmalspurbahn-A., 36,– M, Triebwagen-A., 19,80 M, Straßenbahn-A. Bd. 1 u. 2, je 19,80 M, „Gesch. u. Geographie dt. Eisenbahnen", 156,– M, May/Born „Lokomotiven alter dt. Bahnen", 58,– M, „Glasers Annalen 47–67", 58,– M, „Meckl.-Pomm.-Schmalspurbahn", 11,40 M, Modelleisenbahnkal. 1981, 4,– M, BR 86 in H0, 46,– M.
L. Klier, 4011 Halle, G.-Dimitroff-Straße 47a

Biete H0- BR 01^5, 03^{0-2}, 55, 106, 110, 118, 185, Tender BR 23/50, Holzborn: 01–96 (25,– M), Preuß „Schmalspurb. in Sachsen" (36,– M), Trost „Kleine Eisenb. ganz einfach" (14,80 M), Straßenbahn-Archiv 3 (24,80 M), „Die Dampflok" (60,– M, Repr.), Köhler „Güterwg.–Handb."
Suche H0-BR 42, 66, 84, Gehäuse VT 135 u. BR 80, Baureihe 01, 44, „Von Sonneberg n. Probstzella", „Steilr. ü. d. Thür. Wald", „Überschien. d. Alpen", „Dampflok-Archiv 3", Glasers Ann. I. u. II, „Schiene, Dampf u. Kamera".
G. Holzhäuser, 5800 Gotha
O.-Grotewohl-Straße 10

Biete H0 V 100, VT 04, E 44 (AEG), BR 03 (Reko), 106, 130 u. 5 Reko-Wagen, Lok-Gehäuse BR 55 (DB), BR 75 (SNCF), BR 86 u. BR 52 (Kessel); Dampflok-Arch. 1, Straßenbahn-Arch. 1, „Die Mecklenbg.-Pomm. Schmalspurb." (Kein Verkauf!), Wert 450,– M.
Suche H0 BR 23/35, 24, 38, 42, 44 (Eigenb.), 50, 64, 80, 81, 84 (Hruska), 89, 91, 95 (Eigenb.) u. Mittelteil Doppelst.-Zug, $H0_m$- u. $H0_e$-Loks u. -Wagen.
Galle, 8060 Dresden, Lößnitzstraße 11

Verkaufe 44 Bücher und Bildermappen, 1957–84, Modelleisenbahn und Eisenbahn sowie „me" 1961–84.
Bitte Liste anfordern!

Verkaufe umfangreiches Material TT, 27 Loks, 59 Pw, 84 Gw, Industrie u. Eigenbau, viel gestalt. und elektr. Zubehör, z. T. neuwertig, nur zusammen für 3000,– M.
Bitte Liste anfordern!

Zuschriften an:
Thomas Wollank, 8021 Dresden
Rosenbergstraße 10/05/060

Biete „der modelleisenbahner" 12/71, 1, 6, 8, 10, 12/75, 2, 7, 12/79, 1, 7, 12/80, 1 u. 11/81, 1 u. 6/82, „Lexikon Modelleisenbahn", „Eb. – Fahren u. Leiten", „Als die Züge fahren lernten", Eisenbahn-Jahrb. 1983, Lok-Archiv Bd. 4, „Franzburger Kreisbahnen", Modelleisenb.-Kalender 1972, 82, 83.
Suche „der modelleisenbahner" Jg. 1953–55, 5, 6, 9/70, 9/71, 1–3, 5–8 u. 10–12/73, 1, 2, 7, 10/74, 9/75, 3, 4, 6, 9–12/77, 2–5, 11/78, „BR 44", Dampflok-Archiv Band 3.
Nur Tausch.
Friedrich Lux, 9300 Annaberg-Buchholz
Oststraße 9

Mitteilungen des Generalsekretariats

Neugründungen

Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

7500 Cottbus
Vors.: Norbert Sieding, Markgrafenmühle 2

8350 Stolpen
Vors. Peter Hauswald, Jockrimstraße 8

Veranstaltungen

9116 Hartmannsdorf – AG 3/91
Vom 6. bis 14. Juli 1985 in der Gaststätte „Gartenklause" (am Naturbad) große Modelleisenbahn-Ausstellung.
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 17–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–17 Uhr. Zur Unterhaltung tragen bei: Volksmusik, Souvenirverkauf, Tombola und Imbißangebot.

2345 Göhren (Rügen) – AG 5/21
Vom Mai bis zum 7. Oktober 1985 finden jeweils dienstags in der Zeit von 18 bis 21 Uhr die Modellbahn-Ausstellungen in 2345 Göhren (Rügen), Strandpromenade, statt.
Die für 1985 angekündigte 3. Dia-Serie „Doppeltraktion auf Rügen" (24 Dias/15,– M) kommt im Monat Oktober zur Auslieferung. Bestellungen nimmt die AG 5/21, 2345 Göhren (Rügen), Postfach 12, entgegen. Restbestände der 2. Serie „Ehemalige Rügensche Kleinbahnen" sind ebenfalls noch im Angebot.

Bezirksvorstand Magdeburg
Vom 23. November bis 8. Dezember 1985 führt der Bezirksvorstand Magdeburg eine Modelleisenbahn-Ausstellung durch. Modelleisenbahner mit qualitativ guten Heimanlagen können sich an dieser Ausstellung beteiligen. Meldungen dazu nimmt der Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253, entgegen.
Am 22. September 1985 findet im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hbf von 10 bis 14 Uhr ein Tauschmarkt statt.
Tischbestellungen können von DMV-Mitgliedern unter Angabe der Arbeitsgemeinschafts- und Mitgliedsnummer sowie der zum Tausch vorgesehenen Artikel bis 15. August 1985 an den Bezirksvorstand Magdeburg unter dem Kennwort „Tauschmarkt" erfolgen. Die Bestätigung erfolgt in der Reihenfolge des Eingangs bis zum 31. August 1985.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

6/1 Biete: Städteexpreßzug-Wagen (2× 2. Kl., 1× 1. Kl., 1× Speisewg) H0; Triebwagen TT_m (Eigenbau); „modelleisenbahner" 8/1967, 8–12/1968, 6–12/1969, 5–7/1980, 9–11/1980, 11/1981; „Modellbahnpraxis" 1–3, 5–7, 9–14; Eisenbahn-Jahrbücher 1972–1977.
Suche: H0, BR 24, 64, 89 (auch def.); Windbergwagen; sä. Abteilwagen, Langenschwalbacher; „modelleisenbahner" 1, 2, 9/1981; 1, 4, 5, 7, 9, 10/1982; 1/1983. Nur Tausch!

6/2 Biete: H0, BR 52 Kon.
Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen"; „Geschichte und Geographie der dt. Eisenbahnen in ihrer Entwicklung bis 1890" (Reprint).

6/3 Suche: „Die Windbergbahn" sowie Dias von den Loks 105 001, 120 001, 132 001, 243 001, 111 001, 130 001, 142 001, 250 001, 119 001, 131 001, 212 001, 280 001.

6/4 Biete: Modellbahnbücherei 3–10; „Modellbahnelektronik"; „Modellbahnelektrotechnik"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1977; „Das Signal" Nr. 11–35. Suche: BR 99, $H0_m$, HERR, sowie rollendes Material (Personen- u. Güterwagen).

6/5 Biete: BR 91, H0.
Suche: E 70, TT. Nur Tausch!

6/6 Biete: „modelleisenbahner" Jahrg. 1955–1983 kompl.; „Das Signal" Heft 1, 4, 5, 7–35; Eisenbahn-Jahrbücher 1978, 1982, 1984; „Reisen mit der Dampfbahn". Verkauf nur Serie od. Tausch mit Wertausgl.
Suche: „modelleisenbahner" Jahrg. 1–3; „Baureihe 44".

6/7 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1967" „Das Signal" 28/1969; „Kleine Eisenbahn ganz einfach/ganz raffiniert"; „Die Rübelandbahn"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „modelleisenbahner" 7/67, 10/73, 2/74, 7, 8, 12/76, 4, 7, 8/78, 5–12/79, 3–12/80; VT 137, BR 86, H0; BR 92, TT.
Suche: „Modellbahn-Praxis" 5, 15; EB 5/80; „modelleisenbahner" Jahrg. 1–11; „Das Signal" 1–9, 18–20, 26, ab 36.

6/8 Biete: H0-Eigenbauten BR 01^{0-2}, 03^{0-2}, 41, 50 Einheitsloks, div. Dampf- u. Dieselloks, Triebwg von PIKO u. Gützold; in TT u. N: Dampfloks, div. rollendes Material u. Loks der Nenngr. 0.
Suche: ETA 2- u. 3teil., BR 42, 84, 23, 39^{0-2} Eigenbau, Drehscheibe; Modellbahnliteratur, verkehrsgeschichtl. Literatur, „Baureihe 01".

6/9 Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1972, 1973; Lexikon Eisenbahn (2 Bd.), „Schlagadern der Wirtschaft", „Stadtschnellbahnen der Sowjetunion", Bildserie BR 01^5.
Suche: DRG- u. DR-Kursbücher bis 1970, BR 84, H0.

6/10 Biete: TT, gesamtes Programm von Zeuke u. BTTB sowie viele Straßenfahrzeuge u. Modellbauten.
Suche: rollendes Material in N.

6/11 Biete: div. Material in N.
Suche: H0, Loks, Wagen, Zubehör nach amerikanischem Vorbild (Eigenbau).

6/12 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch" 1982, Eisenbahnkalender 1979–1983, Modelleisenbahnkalender 1979. Suche: H0, BR 118, alte Normalausführung, (mit 4 Fenstern 118 148).

6/13 Biete: „Die Baureihe 01", „Bahnland DDR", „Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie", „Kleine Modellbahnbücherei" Bd. 8–10. Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Pionier- u. Ausstellungsbahnen", „Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen".

6/14 Biete: HERR-Lok BR 99 umgespurt auf $H0_e$ (neuer Rahmen 1-mm-Ms); BR 84, H0, u. versch. Eigenbau-Loks, Bausatz SKL.
Suche: HERR, $H0_m$, Personen- u. Gepäckwagen; Lokschilder von 01, 38, 39, 95, 99 (auch EDV).

6/15 Biete: H0, Gehäuse BR 91; Bauplan H0, BR 42, BR 89^{70-75}, T3; div. „modelleisenbahner" einzeln od. Jahrg. von 1965–1980.
Suche: H0, Eigenbau BR 44, 96, 98; Dampflokomotiven $H0_e$ (Eigenbau); „modelleisenbahner" 8, 9/1960.

6/16 Biete: BR 118, H0; E 11, TT.
Suche: H0, Loks, Straßenfahrzeuge, Straßenbahnen, Modellautos, Ersatzteile von def. Loks.

6/17 Biete: Einschienenbahn, VT 137 (PIKO); $H0_m$-Personenzug (HERR); elektron. Fahrregler u. Zusatzgeräte.
Suche: Zeichnungen u. Fotos 17 1119; H0: BR 58, 92, 93, 94, E 04, E 17, E 44^5, E 71, E 91, E 94 (Eigenbauten); Straßenfahrzeuge, Weichenlaternen.

6/18 Biete: „modelleisenbahner" 2/53; 12/58; 11, 12/61; 2, 3, 7, 8, 11/72; 4, 10/73; 1, 4, 5, 6, 8, 9, 11/74; 2, 5, 6, 7–11/77; 8, 12/78; Jahrg. 80 ohne Heft 3; Jahrg. 81 kompl.
Suche: „modelleisenbahner" 5, 6, 8/53 sowie alle Sonderhefte von 1952 und 1953.

6/19 Biete: TT, div. Loks u. Wagen; H0, BR 50, 55, 86, VT 137 (dreiteil.); Bausatz SKL; $H0_e$, BR 99, Güter- u. Personenwg; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1980; Umzeichnungsplan; Trost – „Die Modellbahn"; „Modellbahnbauten"; MPSB.
Suche H0, BR 89, 91, VT 135, ETA; sämtl. Schmalspurmaterial in $H0_e$ und $H0_m$.

6/20 Biete: Dampfloks u. transpress-Literatur.
Suche: BR 84 und Schmalspurmaterial in $H0_e$ und $H0_m$.

6/21 Biete: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1920–1930"; „Lokomotiven aus Esslingen".

Fortsetzung auf Seite 34

Joachim Engler (DMV), Oschatz

Irgendwo in Sachsen

...könnte das Motiv der hier vorgestellten H0-Anlage zu finden sein. Darauf wird eine zweigleisige Hauptbahn mit dem mittleren Durchgangsbahnhof „Neuenburg", von dem aber keine Nebenbahn abzweigt, dargestellt. In dem zweiten, aber kleinerem Durchgangsbahnhof „Bergheim" beginnt eine Schmalspurbahn. Der Bahnhof Neuenburg verfügt über zwei Kopfbahnsteiggleise, denn hier beginnen und enden die Züge des Berufsverkehrs mit Bergheim.

Die ersten Arbeiten an dieser Anlage gab es schon im Jahre 1957. Dabei ist es aber verständlich, daß es sich um kein vorbildgerechtes Thema handelt, denn das Bauen nach einem konkreten Vorbild hat sich erst in den vergangenen Jahren durchgesetzt. Und ehrlich, haben die „Phantasie-Anlagen" nicht auch ihre Vorteile? Sie erlauben es, bestimmte Modellbahn-Vorstellungen, Wünsche oft leichter zu realisieren. Denn selbst beim Vorbild ist nicht immer alles so arrangiert, wie es eigentlich das Herz des Modelleisenbahners begehrt.

Auf meiner Anlage sollten eine zweigleisige – vielleicht sogar elektrifizierte – Hauptstrecke, ein größerer Bahnhof mit mehreren, möglichst langen Bahnsteigen, ein Bw, ein Ortsgüterbahnhof, Brücken, Tunnel und anderes vorhanden sein. Außerdem sammelten sich natürlich in den zurückliegenden Jahren viele Modelle an, und wer kennt nicht die Begeisterung über jedes neue, möglichst schnell angeschaffte und eingesetzte Modell! Der vorbildgerechte Anlagenbau erfordert oftmals Einschränkungen, zumindest aber sehr viel Platz. Zu bewundern sind diejenigen, die zahlreiche Modelle in Vitrinen haben und sich mit einer kleinen Anlage begnügen! Vielleicht sollten wir aber so tolerant sein und jedem das zubilligen, was ihn begeistert. Nie wird es dabei ohne Kompromisse abgehen, – aber man sollte hierbei auf die Meinung Gleichgesinnter achten, um den einen oder anderen Fehler auszumerzen.

Vor dem Bau dieser Anlage entstand eine kleinere Versuchsanlage mit dem damals neuen Pilz-Gleis, Radien von 500 bis 750 mm, Steigungen von 1:40 bis 1:60, und verschiedene Gleisabstände wurden getestet.

Es folgten Versuche mit Bogenweichen aus der normalen 15°-Weiche und mit 15°-Kreuzungen im Bogen. Beide wurden durch Aufzwicken des Schwellenbandes und Biegen des Profils hergestellt. Neben Studien beim Vorbild war dabei Fachliteratur, wie „Grundlagen der Modellbahntechnik" (Dr.-Ing. Kurz, 1956) und „Kleine Eisenbahn ganz groß" (G. Trost, 1958) sowie der „me" (ab Heft 2/1952) eine Hilfe.

Danach konnten die Planungen beginnen. Angesichts der unzähligen Entwürfe sehe ich das mitleidige Lächeln von manchen Bekannten noch heute vor mir! Der Bahnhofsgleisplan blieb bis heute unverändert. Er hat sich bewährt, auch wenn beispielsweise die Zufahrt zum Güterbahnhof unrealistisch erscheint. Die Anlage entstand in kombinierter Platten- und Rostbauweise. Der Belag besteht aus Hartfaserplatten, die im Bereich der Gleisanlagen teilweise zwei- und dreifach verleimt wurden. Der stationäre Hauptteil der Anlage (390 cm × 185 cm) besteht aus fünf Platten, die auf Böcken ruhen. In die Rahmen sind Holzdübel eingeleimt, die es ermöglichen, die Anlage zusammenzustecken bzw. zu demontieren. Das hat sich u. a. bei Renovierungsarbeiten und Reparaturen bewährt. Ein später angesetztes schmales Teil vergrößert die Anlage auf etwa 11 m^2.

In die Gleisanlage ist ausschließlich Pilz-Material eingebaut worden. Der Gleisabstand beträgt fast durchweg 50 mm, was im Bahnhof sicher nicht vorteilhaft erscheint. Aber 11 statt 10 Gleise bei gleichem Platzbedarf sind verlockend. Bei dem verwendeten Mindestradius von 550 mm gab es keine Schwierigkeiten. Die Weichen mußten bei 50 mm Gleisabstand je nach Lage am Stamm- oder Zweiggleis hinter dem Herzstück gekürzt werden. Die Mehrzahl der Weichenantriebe sind noch heute funktionierende alte Hruska-Antriebe (14 Volt). Bei Gleisverbindungen wurden meistens beide Weichen zusammengeschaltet. Die Antriebe befinden sich größtenteils leider „oberirdisch", sind aber mit einem weniger auffallenden „Hut" versehen, der auch die Anschlüsse mit verdeckt. Sämtliche sichtbaren Gleise wurden in selbsthergestelltem Korkschotter verlegt. Die Steigungen betragen zwischen 1:45 und 1:55 und werden auch im Bogen noch gut bewältigt. Die Signale stammen von der ehemaligen Firma Dietzel.

Fast gleichzeitig mit den Gleisanlagen entstanden die Gebäude. Meine „Bauwut" war gewaltig! Ich hatte nach und nach wohl jeden der ehemaligen Auhagen-Bausätze in den Händen. Aber geplant war eher eine kleine Stadt, die einen mittleren Durchgangsbahnhof gerechtfertigt hätte. So entstanden mit der Zeit etwa 50 Stadthäuser. Die Auhagen-Bausätze wurden mit anfangs nicht zu den Bausätzen gehörenden Dachrinnen, Fallrohren, Dachfenstern, Laufbrettern und Schneefängen verbessert und farblich nachbehandelt. Andere Modelle erhielten bauliche Veränderungen bzw. entstanden nach eigenen Entwürfen. So bietet das Möbelkaufhaus in seinem Schaufenster „echte" Möbel im Maßstab 1:87 an. Im hinteren Anlagenteil befindet sich die Fassade eines Fabrikgebäudes mit einem „42 Meter" hohen Schornstein. Das Empfangsgebäude „Neuenburg" hat eine Inneneinrichtung, u. a. Gardinen aus feinstgemusterten Perlon-Stoffresten. Ebenso sind bei einer Häuserzeile aus Bastelbogen Mauern und Dächer mit Pappe verstärkt, die Fenster ausgestanzt, auf der Rückseite abgeschabt, auf Transparentpapier geklebt und wieder eingesetzt. Hierdurch können auch diese Gebäude – wie alle anderen – beleuchtet werden.

Eine Aufteilung in zehn Stromkreise – drei für die Stadt, je einen für Bahnhofsgebäude und Straßenlampen, drei für Bahnsteige mit Unterführungen sowie zwei für Bogenlampen – ermöglicht verschiedene Beleuchtungseffekte, wofür ein Trafo mit 12 V/4 A Leistung zur Verfügung steht.

Für den Fahrbetrieb gibt es keine besonders raffinierten Schaltungen. Lokführer und Stellwerkswärter müssen also aufpassen! Es sind die A- und Z-Schaltung angewandt. Zwei Trafos versorgen die zweigleisige Hauptstrecke, ein dritter dient zum Rangieren im „Bf Neuenburg". Sämtliche Bahnhofsgleise einschließlich Bahnbetriebswerk können diesem beliebig zugeschaltet werden. Die Fahrten von einem Stromkreis in den anderen werden durch kurzgeschlossene flache UKW-Stecker gewährleistet, für die im Gleisbildstellpult Telefonbuchsen vorhanden sind. Sämtliche Bedienungselemente und Trafos wurden in das Gleisbildstellpult eingebaut; es ist über 15 Messerleisten anschließbar. Insgesamt sind 120 Drucktasten für Weichen, Signale und Entkuppler, 42 Schalter für Abschaltstrecken und Beleuchtung, 70 Telefonbuchsen und etwa 150 m Kabel installiert. Planung und Ausführung zogen sich über ein Jahr hin...

Der erste Fahrbetrieb fand zunächst provisorisch statt. Nachdem bereits Loks der Baureihen 23, 42, 50, 64, 80 und 81 vorhanden waren, kamen Mitte der 60er Jahre die 75 und 84 hinzu. Diese Modelle sowie die Wagen der Bauart „Heidenau", Gebäude, das geplante hügelige Gelände (und etwas Lokalpatriotismus) ließen schließlich den Gedanken an eine „sächsische" Anlage, aber ohne bestimmtes Vorbild, aufkommen. Dann wurden auch zweiachsige in vierachsige sächsische Abteilwagen umgebaut. Später entstanden die beiden bekannten Dresdner 01 120 und 01 204 auf der Basis von Fahrwerken der 01^5 und alten 23er-Gehäusen. Vor allem mußte bei den Tendern die Seitenverschieblichkeit der 1. und 3. Achsen beseitigt werden. Die Ballastmasse war um etwa 3 mm zu kürzen, womit sich ein günstigerer Schwerpunkt ergab. Zwei 52er auf verlängerten 55er-Fahrwerken mit Wannentender sehen ihrer Vollendung entgegen, der Umbau von drei alten PIKO-Modellen der BR 50 in Lokomotiven der BR 44 ist vorgesehen. Orientiert man sich auf die „fahrzeugfreundlichen" 60er Jahre, so können vorhandene Loks der BR 01 (durch Umbau), 01^5, 41, 42, 44 (durch Umbau), 52 (durch Umbau), 55, 75, 84 (bedingt!), 86, 89, V 60, V 100, V 180, V 180^2 (durch Umbau) und V 200 (jetzige BR 120) eingesetzt werden. Dies gilt ebenfalls für die zahlreichen Wagen. Es versteht sich, die Fahrzeugnummern „zeitgemäß" zu ändern. Für die Loks geschah das auf fotografischem Wege. Mit dem vorhandenen Fahrzeugbestand lassen sich durchaus stilgerechte Garnituren zusammenstellen. D-Züge sollen mit wenigstens 24 bis maximal 36 Achsen, Personenzüge mit 10 bis 28, Güterzüge bis 52 Achsen (Zweiachser), bzw. bis 60 Achsen, z. B. 15 Selbstentladewagen als Ganzzug, fahren – zwar nicht nach einem exakten Fahrplan, aber trotzdem mit einem festgelegten Ablauf des Betriebsgeschehens. Ein Tonband mit Dampflok- und Fahrgeräuschen dient der Untermalung.

Die endgültige Landschaftsgestaltung ist erst im Winter 1983/84 intensiv in Angriff genommen worden. Böschungen haben einen Unterbau aus Knüllpapier erhalten, das mit Stoff überspannt ist. Schließlich wurde Fasermaterial des Geländebaukastens „Sehen und Gestalten" aufgeklebt. Hügel haben einen Unterbau aus Schaumpolystyrol und eine Decke aus Geländematten, die ggf. mit Plakatfarbe nachbehandelt sind. Hierdurch wirken sie nicht so eintönig und passen sich besser an die mit Viskosefasern gestalteten Teile an. Straßen sind „gepflastert" oder mit Plakatfarbe „asphaltiert", Gehwege entsprechend früher üblichen Granitplatten befestigt bzw. „gesandet". Laubbäume bestehen vorwiegend aus isländischem Moos, das auf „Stämme" aus Ligusterhecke oder alter Heide geklebt wurde. Das Moos ist nicht nur grün gespritzt, sondern auf den feuchten Lack wurde Streumehl aufgesiebt, womit eine feinere Blattstruktur entsteht. Ähnlich hergestellt sind Pappeln und Birken aus Sauerampfer, allerdings war dieser für erstere hängend und für letztere stehend zu trocknen, um die entsprechenden Formen zu erhalten. Kiefern aus Goldrute sind ebenfalls mit Streumehl nachbehandelt. Bei anderen Nadelbäumen wurde grundsätzlich den alten Bäumen der Firma „Rank" der Vorzug gegeben. Noch gibt es aber auf der Anlage viel zu tun. Beispielsweise ist der Bau eines größeren Schatten- bzw. Abstellbahnhofs vorgesehen, ebenso die verbesserte Gestaltung des Bw, wofür Lokschuppen, Drehscheibe, Bekohlung u. a. schon gebaut sind.

1



1 Reges Treiben herrscht auf der H0-Anlage von J. Engler, die wir auf diesen Seiten ausführlich vorstellen. Auf diesem „Schnappschuß" sind zahlreiche Straßenfahrzeuge nach Bergheim unterwegs.

2

Dachschräge
Lstr
Gsch
R
Bergheim
E6
früherer Streckenverlauf
Lstr
R
Gsch
Ga
Stw
Stw
Kulisse
3200
4420
Φ 300
Wt
Kb
Kb
Bes. A
Schl
verdeckter Teil der Anlage
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 cm
Bedienungspult
abklappbar
Neuenburg
E6
Stw
Lstr
Hagenau
E6
Ga
C2
Tür

3 Schon von weitem sind die beiden Türme der gotischen Stadtkirche Neuenburgs zu erkennen. Die Häuserpromenade entlang des Bahnhofsgeländes entstand aus alten Bastelbogen! Reizend dargestellt ist hierbei die Hinterhofszenerie. – Aber ob die Wäsche lange sauber bleibt?

4 Während eine V 100 mit einem Doppelstockzug am Haken über die Brücke „donnert", hat der aus Dresden kommende Personenzug Einfahrt in den Bahnhof Neuenburg.

5 Nahezu „blitzsauber" erscheint die kleine Ortsgüteranlage mit Ladestraße, Güterschuppen und doppelter Kopf-Seitenrampe. Sollte man diese mit vielen Details versehene Anlage nicht etwas „altern"?

6 Die Altstadt Neuenburgs wird durch die Bahn vom Neubaugebiet getrennt. Wir haben das Glück und sehen einen aus typischen sächsischen Abteilwagen zusammengestellten Personenzug in der nördlichen Bahnhofseinfahrt. Übrigens wäre das Vorbild des im Maßstab 1:87 gebauten Schornsteins 42 m hoch.

Fotos: Albrecht, Oschatz

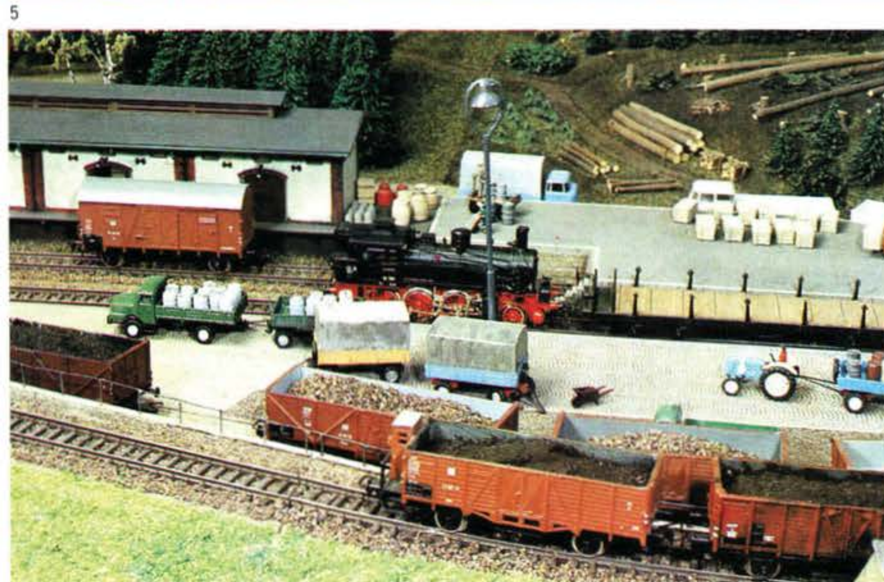
3



4



5



6



„Irgendwo in Sachsen ...", so nennt Joachim Engler aus Oschatz das Thema seiner H0-Anlage, über die wir in diesem Heft berichten. Begleiten Sie uns auf der Reise nach Neuenburg!

Fotos: Albrecht, Oschatz

